

3 1761 11650618 9






















Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506189>



## HOUSE OF COMMONS

Issue No. 112

Winnipeg, Manitoba  
Saturday, August 6, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

## CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 112

Winnipeg, Manitoba  
Le samedi 6 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

## RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

## CONCERNANT:

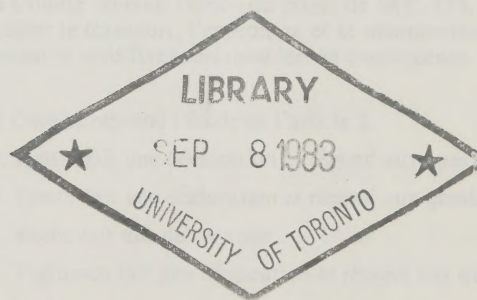
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

## WITNESSES:

(See back cover)

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Doug Neil  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Eva Côté  
Rolland Dion  
Jake Epp  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*





## MINUTES OF PROCEEDINGS

SATURDAY, AUGUST 6, 1983

(164)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Winnipeg, at 9:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski and Neil.

*Alternates present:* Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave and Tessier.

*Other Member present:* Mr. Keeper.

*In Attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: Individuals, Manitoba:* Mr. Richard Rattai, Beausejour. Mr. Steve Frosty, Beausejour. Mr. Einer Vigfusson, Arborg. Mr. Brian Podaima, Fischer Branch. Mr. Ian Robson, Deleau. Mr. Garry Hlady, Beausejour. Mr. Henry Reske, Beausejour. Mr. William Nicholson, Shoal Lake. Mr. Ray Spencer, Binscarth. Mr. Lyle Ross, Basswood. Mr. Mike Taczynski, Gypsumville. Mr. John Whitaker, Erickson. Mr. Larry Maguire, Elgin. Mr. Blaine Burton, Frankland. Mr. Henry Lepp, Rivers. Mr. Dennis Nimchuk, Hazelbridge. Mr. Clarence Baker, Beausejour. Mr. Ernie Sloane, Clearwater. Mr. Doug Cowling, Grandview. Mr. Syd Puchaico, Grandview. Mr. Jake Froese, Winkler. Mrs. Gaylene Dutchyshen, Gilbert Plains. Mr. Albert Strilkiwski, Ethelbert. Mr. Ken Shewchuk, Gilbert Plains. Mr. Neil Brown, Swan River. Mr. Elgin Tapp, Swan River. Mr. Bill Zettler, Portage. Mrs. Audrey Tofford, Portage Laprairie. Mr. Randy Proven, Onanole. Mr. Harry Talpash, Gilbert Plains.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Rattai made a statement and answered questions.

Mr. Frosty made a statement and answered questions.

Mr. Reske made a statement.

Mr. Vigfusson made a statement and answered questions.

Mr. Podaima made a statement.

Mr. Robson made a statement and answered questions.

Mr. Hlady made a statement and answered questions.

It was agreed,—That briefs submitted by individuals be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings unless it has been read into the record.

1. Brief submitted by Mr. Ian Robson. (*See Appendix "TRPT-97"*)

2. Brief submitted by Mr. Clarence Baker. (*See Appendix "TRPT-98"*)

## PROCÈS-VERBAL

LE SAMEDI 6 AOÛT 1983

(164)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Winnipeg, à 9 heures sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski et Neil.

*Substituts présents:* M. Althouse, M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave et Tessier.

*Autre député présent:* M. Keeper.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Particuliers, (Manitoba):* M. Richard Rattai, Beauséjour. M. Steve Frosty, Beauséjour. M. Einer Vigfusson, Arborg. M. Brian Podaima, Fischer Branch. M. Ian Robson, Deleau. M. Garry Hlady, Beauséjour. M. Henry Reske, Beauséjour. M. William Nicholson, Shoal Lake. M. Ray Spencer, Binscarth. M. Lyle Ross, Basswood. M. Mike Taczynski, Gypsumville. M. John Whitaker, Erickson. M. Larry Maguire, Elgin. M. Blaine Burton, Frankland. M. Henry Lepp, Rivers. M. Dennis Nimchuk, Hazelbridge. M. Clarence Baker, Beauséjour. M. Ernie Sloane, Clearwater. M. Doug Cowling, Grandview. M. Syd Puchaico, Grandview. M. Jake Froese, Winkler. M<sup>me</sup> Gaylene Dutchyshen, Gilbert plains. M. Albert Strilkiwski, Ethelbert. M. Ken Shewchuk, Gilbert plains. M. Neil Brown, Swan River. M. Elgin Tapp, Swan River. M. Bill Zettler, Portage. M<sup>me</sup> Audrey Tofford, Portage Laprairie. M. Randy Proven, Onanole. M. Harry Talpash, Gilbert plains.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Rattai fait une déclaration et répond aux questions.

M. Frosty fait une déclaration et répond aux questions.

M. Reske fait une déclaration.

M. Vigfusson fait une déclaration et répond aux questions.

M. Podaima fait une déclaration.

M. Robson fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hlady fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les mémoires soumis par les particuliers soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour à moins que lecture en ait été faite.

1. Mémoire de M. Ian Robson. (*Voir Appendice "TRPT-97"*)

2. Mémoire de M. Clarence Baker. (*Voir Appendice "TRPT-98"*)



Mr. Nicholson made a statement and answered questions.  
Mr. Spencer made a statement and answered questions.  
Mr. Ross made a statement.  
Mr. Taczynski made a statement.  
Mr. Whitaker made a statement.  
Mr. Maguire made a statement.  
Mr. Burton made a statement.  
Mr. Lepp made a statement and answered questions.  
Mr. Nimchuk made a statement and answered questions.  
Mr. Baker made a statement and answered questions.  
Mr. Sloane made a statement.  
Mr. Cowling made a statement.  
Mr. Puchaico made a statement.  
Mr. Froese made a statement and answered questions.  
Mrs. Dutchyshen made a statement and answered questions.

Mr. Talpash made a statement.  
Mr. Shewchuk made a statement.  
Mr. Brown made a statement.  
Mr. Tapp made a statement.  
Mr. Zettler made a statement.  
Mrs. Tofford made a statement and answered questions.  
Mr. Proven made a statement.

At 1:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until Monday, August 8, 1983.

M. Nicholson fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Spencer fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Ross fait une déclaration.  
M. Taczynski fait une déclaration.  
M. Whitaker fait une déclaration.  
M. Maguire fait une déclaration.  
M. Burton fait une déclaration.  
M. Lepp fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Nimchuk fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Baker fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Sloane fait une déclaration.  
M. Cowling fait une déclaration.  
M. Puchaico fait une déclaration.  
M. Froese fait une déclaration et répond aux questions.  
M<sup>me</sup> Dutchyshen fait une déclaration et répond aux questions.

M. Talpash fait une déclaration.  
M. Shewchuk fait une déclaration.  
M. Brown fait une déclaration.  
M. Tapp fait une déclaration.  
M. Zettler fait une déclaration.  
M<sup>me</sup> Tofford fait une déclaration et répond aux questions.  
M. Proven fait une déclaration.

A 13h25, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 8 août 1983.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Saturday, August 6, 1983

• 0900

**The Chairman:** Order, please.

Members of the committee, ladies and gentlemen, we are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof.

We are on Clause 2.

I would welcome all those who are here this morning to give evidence. It is the intent of this committee to try to hear from all those people who ask to be heard. In order to do that, we will have to have your co-operation because we must be out of this room this afternoon by 2.30 p.m.. As a matter of fact, we tried to get an even longer extension, but while the management of the hotel were very generous, they could not go beyond 2.30 p.m. because of other commitments for this room.

We have 51 people who have asked to be heard. We would like everybody to have an opportunity to express their views, and in order to try to accomplish that between now and 2.30 we have decided we will call 10 individuals at a time. Each one will have an opportunity to make a statement. If everyone keeps his remarks under five minutes, everyone should have a chance to be heard.

Therefore, I will call the first group of 10 people: Mr. Richard Rattai, Mr. Steve Fosty, Henry Reske, Ian Robson, Einer Vigfusson, Robert Holowka, Brian Podaima, Walter Trush.

Will you identify yourselves, please.

**Mr. Richard Rattai (President, Manitoba Branch, Canadian Agricultural Movement):** Richard Rattai, currently President of the Manitoba Branch of the Canadian Agricultural Movement.

**Mr. Steve Fosty (Farmer, Beausejour):** Steve Fosty, an individual farmer.

**Mr. Einer Vigfusson (Farmer, Arborg):** Einer Vigfusson, individual farmer.

**Mr. Brian Podaima (Farmer, Fisher Branch):** Brian Podaima. I am representing the Fisher Branch Broad Valley Pool Elevators and farmers in the area.

**Mr. Ian Robson (Farmer, Hartney):** Ian Robson, farmer.

**Mr. Henry Reske (Canadian Agriculture Movement):** Henry Reske, Beausejour.

**The Chairman:** Thank you.

We are missing four of that first group so we will start with the six of you, and I will start by asking each one of you to make a brief statement.

**Mr. Rattai:** As I mentioned earlier, I am currently President of the Manitoba Agricultural Movement. The position we have as a farm organization is that although we believe in the cost

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le samedi 6 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Membres du Comité, mesdames et messieurs, nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous en sommes à l'article 2.

Je souhaite la bienvenue à tous ceux qui sont venus ici témoigner ce matin. Puisque le Comité a l'intention d'écouter tous ceux qui ont demandé à témoigner, j'aurais besoin de votre coopération parce qu'il nous faut être sortis de cette pièce dès 14h30 cet après-midi. En fait, nous avons essayé d'avoir encore plus de temps, mais la direction de l'hôtel, qui a déjà été très généreuse, n'a pu nous en donner plus parce que cette pièce est déjà réservée.

Il y a 51 personnes qui ont demandé à témoigner. Nous aimerions que tous aient la chance d'exprimer leur opinion, et afin que cela soit possible entre maintenant et 14h30, nous avons décidé d'appeler 10 personnes à la fois et chacune d'elles pourra se faire entendre. Si chacun parle moins de cinq minutes, tous auront la chance d'être entendus.

J'appelle donc le premier groupe de 10: MM. Richard Rattai, Steve Fosty, Henry Reske, Ian Robson, Einer Vigfusson, Robert Holowka, Brian Podaima, Walter Trush.

Pourriez-vous vous nommer, s'il vous plaît?

**M. Richard Rattai (président, Section du Manitoba, Canadian Agricultural Movement):** Richard Rattai, président de la section du Manitoba du *Canadian Agricultural Movement*.

**M. Steve Fosty (fermier, Beauséjour):** Steve Fosty, fermier.

**M. Einer Vigfusson (fermier, Arborg):** Einer Vigfusson, fermier.

**M. Brian Podaima (fermier, Section de Fisher):** Brian Podaima. Je représente la section de Fisher des fermiers et des éleveurs de Broad Valley Pool de la région.

**M. Ian Robson (fermier, Hartney):** Ian Robson, fermier.

**M. Henry Reske (Canadian Agricultural Movement):** Henry Reske, Beauséjour.

**Le président:** Merci.

Il nous manque quatre personnes de ce premier groupe; nous commencerons donc avec vous six. Pourriez-vous nous faire chacun un bref commentaire?

**M. Rattai:** Comme je l'ai dit précédemment, je suis président du *Manitoba Agricultural Movement*. En tant qu'organisation de fermiers, bien que nous croyons que le coût

## [Text]

of production for the only method of this enterprise, Canada, of operating, we do say that the farmer has to get first the cost of his production before we can begin to think of paying anybody or changing, for example, the Crow rate.

I apologize to some degree because I did not really understand the format, but I will try my best to do what I came out to do.

At any rate, quite frankly, Mr. Chairman, we as farmers cannot afford to pay any more. Mr. Eugene Whelan, our Minister of Agriculture, says that 5% of farmers have very serious problems this year, and I think if we go with the Gilson proposal or whatever we will see this as another serious blow to the family farmer in Canada. I would like to make absolutely clear again that, no, we do not want to see any change at all towards the farmers' paying more for freight.

I would also like to reiterate another statement here that the farmers currently purchase 40% of the total gross national product and the farmer currently has not been buying and purchasing as he should. We currently see problems in Massey-Ferguson, farm implement dealers, manufacturers' dealers, White equipment—this is old news. I just cannot understand how the federal government can think that the farmer can absorb more costs with the alarming rate of bankruptcies there are already in agriculture.

Also, we see many small businessmen in the towns and in the cities going bankrupt as a direct result of the low purchases by farmers.

We profess that to get the economy out of its doldrums the farmer has to get his costs of production. That should be the first priority of this country in our government. The farmer currently is getting, for the last two years, less than 1% net return on investment, and that does not even include any deductions for labour. So there is absolutely no room at all for any further future expenses in the railway until the farmers get their cost of production, and the day after the farmers get their 100% of parity then we will consider negotiating to give away the Crow.

• 0910

At any rate, I think I will pass with that and save more comments for the question period.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Rattai. You stayed well within the suggested five minutes, sir.

**Mr. Fosty:** I am a young farmer from the Beausejour area.

I look at the whole thing as just another way of trying to chase the farmer off the land. We have had a lot of hard times in more ways than one, but the biggest thing that keeps coming back and with which we are having the hardest time is the costs—trying to keep up making a dollar on the farm. If our freight rates are going to go up, I do not know where it is

## [Translation]

de production soit la seule méthode d'exploitation de cette entreprise au Canada, nous pensons également que le fermier doit d'abord obtenir le coût de sa production avant que nous ne puissions penser à payer quelqu'un ou à modifier, par exemple, le tarif du Nid-de-Corbeau.

Je m'excuse parce que je n'ai vraiment pas compris la formule, mais je ferai de mon mieux pour faire ce que je suis venu faire ici.

De toute façon, très honnêtement, monsieur le président, nous, en tant que fermiers, nous ne pouvons nous permettre de payer plus. M. Eugene Whelan, notre ministre de l'Agriculture, a dit que 5 p. 100 des fermiers ont connu de très graves problèmes cette année, et je crois que si nous acceptons la proposition Gilson ou une autre, ce sera encore un gros choc pour le fermier familial du Canada. J'aimerais le répéter encore, non, nous ne voulons pas que le fermier ait à payer encore plus pour le transport.

J'aimerais également réitérer une autre opinion d'ici: les fermiers achètent actuellement 40 p. 100 du produit national brut total, et le fermier n'a pas encore acheté ce qu'il devrait acheter. Des problèmes existent actuellement chez Massey-Ferguson, chez des marchands d'équipement de ferme, chez des fournisseurs de fabricants, chez *White Equipment*, ce sont là de vieilles nouvelles. Je ne comprends pas comment le gouvernement fédéral peut croire que le fermier peut absorber des coûts plus élevés, compte tenu du taux alarmant de faillites dans le domaine de l'agriculture.

De nombreux petits hommes d'affaires dans les villes font faillite, à cause du faible niveau des achats par les fermiers.

Nous croyons que, pour que l'économie sorte du marasme, le fermier doit récupérer ses coûts de production. Et cela devrait être la priorité de notre gouvernement. Ces deux dernières années, le fermier connaît une rentabilité nette de ses investissements de moins de 1 p. 100, et cela ne comprend même pas la main-d'oeuvre. Il n'y a donc pas absolument aucune place pour des dépenses additionnelles pour les chemins de fer jusqu'à ce que les fermiers rentrent dans leurs coûts de production, et le jour où les fermiers obtiendront la parité à 100 p. 100, nous penserons alors à abandonner le Nid-de-Corbeau.

De toute façon, je pense que je vais m'arrêter ici et garder mes remarques pour la période de questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rattai. Vous avez utilisé moins des cinq minutes allouées, monsieur.

**M. Fosty:** Je suis un jeune cultivateur de la région de Beausejour.

Je considère que tout cela constitue une autre façon d'essayer de chasser le cultivateur de sa terre. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés dans de nombreux domaines, mais le problème le plus important, qui se présente toujours et qui donne le plus de difficultés, est celui des coûts, essayer de gagner de l'argent en exploitant notre ferme. Si nos frais de



[Texte]

going to come from. There is no money left in a bushel of grain of any kind, oil seeds or cereals, to pay extra freight. The evidence is there. You can see all the bankruptcies, the machinery dealers going under, the small businesses in the rural towns going under; that is directly through the lack of money coming out of agriculture.

Our federal government can recognize our railways' problem in making a dollar moving the grain, yet they do not seem to recognize the need for the farmer to make an honest dollar. One of us is going to suffer here. I hate to think one of us has to suffer. Why can there not be some kind of a solution where we can both grow together and build together? But it does not seem it is going to be possible. The farmer is going to get another blow. They are going to drag him down further than he already has been.

We have had so many things the last 10 years. I should maybe have started—I have been farming myself five years now, farming my father's land and he farmed his father's land. We have gone a long way and have poured a lot of hard work and time and money into it, and seem to be just making ends meet all the time—nothing on return of investment, no guarantees, no nothing, inadequate federal and provincial policies. I just do not know what the future of a farmer is—my future or my family's future.

At this time I cannot see how we can pay more. So as far as I am concerned, no negotiation at all on the Crow's rate; let it stay the way it is until economic times are better and until the farmers can afford to pay more for it.

The results of inflation, high interest bank rates, taxes, machinery, fuel, everything is taking its toll on us. So there is no more extra money for freight rates. If the freight rates are going to change, it is going to be at the expense of the farmer. I think our federal government realizes that, but they just do not give a damn. They are out to chase the farmer off the land. I think probably they want the land under control. We are going to lose our democracy soon, and everything is going to go.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fosty.

**Mr. Reske:** I want to express my feelings and also speak for the Canadian Agriculture Movement. The Canadian Agriculture Movement is opposed to any changes in the Crow rate, and we state our reasons why.

The Canadian grain producer is continually burdened with higher and higher production costs. From 1972 to 1982, energy prices have increased approximately 1000%, from 18¢ for a gallon of diesel to \$1.80 a gallon. Other input costs have increased as much as 500% and more. In the field of farm equipment, costs have increased as much as 800%. Interest rates have gone from 7% to as high as 18%. And now we are faced with increased transportation costs if this proposed

[Traduction]

transport augmentent, je ne sais pas d'où l'argent viendra. Rien ne reste du prix d'un boisseau de n'importe quel grain, graines oléagineuses ou céréales, pour payer des frais de transport supplémentaires. La preuve est là. Vous pouvez voir toutes les faillites, les concessionnaires de machines agricoles faire faillite, les petits commerces des villes rurales faire faillite; ceci est directement causé par le manque d'argent provenant de l'agriculture.

Notre gouvernement fédéral tient compte du problème de nos chemins de fer qui doivent gagner de l'argent en transport le grain, mais il ne semble pas tenir compte du fait que le cultivateur doit gagner également sa vie. L'un d'entre nous va en souffrir. Cela m'ennuie d'avoir à constater que l'un d'entre nous doit en souffrir. Pourquoi n'y aurait-il pas un certain type de solution qui nous permettrait de prospérer ensemble et de bâtir ensemble? Mais il ne semble pas que ce soit possible. Le cultivateur va de nouveau pâtir. Ils vont l'abaisser plus qu'il ne l'est déjà.

Il nous est arrivé tant de choses au cours des dix dernières années. J'aurais peut-être dû commencer... Je suis cultivateur moi-même depuis cinq ans, j'ai cultivé la terre de mon père et il a cultivé celle de son père. Nous venons de loin et avons investi beaucoup de travail, de temps et d'argent dans cette terre, et nous ne faisons que joindre les deux bouts tout le temps, pas de revenus sur les investissements, pas de garanties, rien, des politiques fédérales et provinciales adéquates. Je ne sais tout simplement pas ce qu'est l'avenir du cultivateur, mon avenir ou celui de ma famille.

Actuellement, je ne vois pas comment nous pourrions payer plus. Alors, pour moi, aucune négociation du tout sur le tarif du Nid-de-Corbeau; laissons-le tel qu'il est jusqu'à ce que l'économie soit meilleure et que les cultivateurs puissent payer des coûts de transport plus élevés.

Les résultats de l'inflation, des hauts taux d'intérêt bancaires, des taxes, de la machinerie, du carburant, tout nous coûte de l'argent. Il ne reste donc plus d'argent pour payer des frais de transport plus élevés. Si les frais de transport doivent changer, ce sera aux dépens du cultivateur. Je pense que notre gouvernement fédéral le comprend, mais cela lui est bien égal. Il cherche à chasser le cultivateur de sa terre. Je pense, que, probablement, ils veulent contrôler la terre. Nous ne serons bientôt plus une démocratie, et tout va disparaître.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Fosty.

**M. Reske:** Je veux dire ce que je pense et parler également au nom du *Canadian Agriculture Movement*. Le *Canadian Agriculture Movement* est opposé à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau et nous allons indiquer pourquoi.

Le producteur canadien de grains est continuellement accablé de coûts de production de plus en plus élevés. Entre 1972 et 1982, les prix de l'énergie ont augmenté approximativement de 1,000 p. 100, le prix d'un gallon de carburant diesel est passé de 18 cents à \$1.80. Les coûts des autres intrants ont augmenté de 500 p. 100 et plus. Dans le domaine de l'équipement agricole, les coûts ont augmenté de 800 p. 100. Les taux d'intérêt sont passés de 7 à 18 p. 100. Et maintenant, nous

[Text]

legislation is passed. By the year 1990, we will be faced with five times Crow transportation costs.

Now let us observe the prices that the grain producer receives. As of August 1, 1983, the initial price of number one red spring wheat has decreased by \$4.50 a tonne; barley, number one feed, the initial price decreased by \$15 a tonne; oats, number one feed, \$15 a tonne. Now can anyone honestly believe that the western grain producer should be burdened with even more costs?

The policy of the CAM is that Canadian agriculture receive prices that are at par with all other sectors in the Canadian economy. The CAM believes that you cannot have a healthy economy if sectors such as the banks, oil companies, and governments are being paid 200% of parity or even more. The Canadian Agriculture Movement believes that agriculture, mining, lumber, fishing, and all other raw material producers must receive parity prices in order to solve the unemployment and deficit spending of governments in Canada. This country must accept the principles of parity pricing of all raw materials if it is to survive the economic and monetary collapse that is being experienced in many countries of the world, both in the east and the west.

The solution to the transportation problem is not in paying the railroads a return on investment of 20% at the expense of the grain producer and all other raw material producers, even if these sectors are suffering losses to the extent of bankruptcy. The solution to the transportation problem is for the economy to have a sufficient income, enabling them to pay the railroad what the railroad requires in order to operate and expand to the needs of the nation—which is parity, nothing more, nothing less.

The CAM is willing to meet with the government to discuss further and explain the principles of parity pricing. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Reske.

**Mr. Vigfusson:** I am Einer Vigfusson, and I have a small grain farm in the Arborg area. I want to thank you for letting me appear at this hearing.

The first item I have on here is subsidy. All forms of transportation receive government subsidies—airlines, trucks, ships, etc. I cannot see that producers of cattle, dairy products, chickens, turkeys, hogs, etc., should share in a transportation subsidy on grain, since as a producer of export grain I do not share all the different forms of subsidies that these people enjoy.

I believe that all moneys for the Crow subsidy should be paid directly to the railways, because they are the ones who move the grain. Paying a subsidy to farmers based on acreage,

[Translation]

sommes menacés d'une augmentation des coûts de transport si cette proportion de loi est adoptée. En 1990, le tarif du Nid-de-Corbeau aura été multiplié par cinq.

Etudions maintenant les montants que le producteur de grains reçoit. À partir du 1<sup>er</sup> août 1983, le prix initial du blé roux de printemps numéro un a diminué de \$4.50 la tonne; le prix initial de l'orge fourragère numéro un a diminué de \$15 la tonne et celui de l'avoine fourragère numéro un de \$15 la tonne. Alors, est-ce qu'on peut honnêtement croire que le producteur de grains de l'Ouest doive être grevé de coûts encore plus élevés?

La politique du CAM est que l'agriculture canadienne reçoive des prix qui soient au même niveau que ceux de tous les autres secteurs de l'économie canadienne. Le CAM croit qu'on ne peut avoir une économie saine si des secteurs comme ceux des banques, des compagnies de pétrole et des gouvernements reçoivent le double ou même plus que le secteur agricole. Le *Canadian Agriculture Movement* croit que l'agriculture, les mines, le bois, la pêche et tous les autres producteurs de matières premières doivent recevoir des prix proportionnellement aussi élevés pour résoudre les problèmes du chômage et des déficits des gouvernements du Canada. Ce pays doit accepter le principe de la parité des prix de toutes les autres matières premières s'il veut survivre aux crises économiques et monétaires subies par de nombreux pays du monde, de l'Est et de l'Ouest.

La solution au problème du transport ne consiste pas à accorder aux chemins de fer un bénéfice de 20 p. 100 sur leurs investissements aux dépens du producteur de grains et de tous les autres producteurs de matières premières, même si ces secteurs subissent des pertes qui risquent de les mettre en faillite. La solution au problème du transport est que l'économie leur procure un revenu suffisant pour leur permettre de payer aux chemins de fer ce qu'il leur faut pour pouvoir exploiter leurs réseaux et répondre aux besoins du pays, la parité, rien de plus, rien de moins.

Le CAM est désireux de parler avec le gouvernement pour étudier de façon plus approfondie et expliquer les principes de la parité des prix. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Reske.

**M. Vigfusson:** Je m'appelle Einer Vigfusson et j'ai une petite exploitation où je cultive du grain dans la région d'Arborg. Je désire vous remercier d'avoir bien voulu m'entendre au cours de cette audience.

La première chose dont je désire parler est la subvention. Toutes les formes de transport reçoivent des subventions du gouvernement, compagnies aériennes, camions, navires, etc. Je ne peux pas comprendre que les producteurs de bétail, produits laitiers, volailles, dindes, porcs, etc., doivent recevoir une partie de la subvention pour le transport du grain, parce qu'en ma qualité de producteur de grain d'exportation, je ne reçois pas une partie des différentes formes de subventions que ces gens-là reçoivent.

Je crois que toute la subvention du Nid-de-Corbeau doit être versée directement aux chemins de fer parce que ce sont eux qui transportent le grain. Verser une subvention aux cultiva-



## [Texte]

whether in crop or not, is totally unacceptable to me, as it will result in land qualifying that probably has never grown grain and likely never will. We see this already in the permit books—land under quota that possibly has never been cultivated, or at least seldom. The Wheat Board would likely verify this; I believe they make allowances for this when setting quota. The administration of farm group payments would be a nightmare and would be very unfair to grain producers.

The second item is that the true value of export grain to the economy should be looked at in this issue. Six billion dollars a year of fresh money coming into the country helps to offset the tremendous outflow of capital caused by our so-called high standard of living. The fact is that when the grain producers are short of cash, they no longer buy new equipment or input. This results in massive unemployment in the agro-service industry, manufacturing chemical fertilizer, fuel, etc. These unemployed people suddenly have to cut back on things, and this reflects on all segments of business and even agricultural goods such as meat and dairy products.

It seems that the state of the grain industry reflects back to the other agriculture producers—cattle, hogs, dairy, etc. So one would think that such producers should not be attacking grain farmers with all these wild proposals as to the Crow benefits and their method of payment.

• 0920

We come now to the amount of the increase in freight rates farmers can afford to pay without simply going out of business. The stated amount is 10% of the value of the crop. This year we are at the break-even prices, so a 10% added expense would probably take 100% of the farm income. This would certainly not be a good situation. I think this 10% should only apply when the prices of grain are higher than at any time in the five years previous. If grain prices drop below this, the percentage paid by farmers should drop accordingly. Thus farmers would pay when they could, and not be forced to pay high freight rates when they have very low grain prices. If this is not done then I would have to say, keep the Crow as it is.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, sir.

**Mr. Podaima:** I am representing myself, as a farmer, and also the Broad Valley and Fisher Branch Pool locals. We completely reject all proposals which tamper with the Crow rate. The survival of the family farm is at issue. Citing the high input costs, such as machinery, fuel, and operating capital at today's low grain prices, there is no room for anything short of a bumper crop to really break even. We do not dream of the 20.5% profit margin the CNR budgets itself. Our grain export

## [Traduction]

teurs en se basant sur la surface, en culture ou en jachère, m'apparaît absolument inacceptable, car cela va avoir pour résultat de qualifier de terre des terres qui n'ont probablement jamais servi à cultiver du grain et n'en produiront vraisemblablement jamais. Nous voyons déjà cela dans les livres de permis, des terres incluses dans un quota et qui n'ont jamais été cultivées ou, au moins, rarement. La Commission du blé pourrait sans doute le vérifier; je suppose qu'ils en tiennent compte lorsqu'ils fixent les quotas. L'administration des versements aux cultivateurs constituerait un cauchemar et serait très injuste pour les producteurs de grains.

La deuxième chose est que la valeur vraie du grain d'exportation pour l'économie devrait être étudiée dans cette question. Six milliards de dollars par an d'argent frais entrant dans le pays aident à compenser les énormes sorties de capitaux causées par notre soi-disant haut niveau de vie. Le fait est que lorsque les producteurs de grain n'ont pas d'argent liquide, ils n'achètent plus de nouveaux équipements ou intrants, ce qui cause un chômage massif dans l'industrie des services de l'agriculture, de la fabrication des engrais chimiques, du carburant, etc. Ces chômeurs doivent tout d'un coup ne plus acheter certaines choses, et ceci influence tous les segments des biens commerciaux et même des biens agricoles comme la viande et les produits laitiers.

Il semble que l'état de l'industrie du grain influence celui des autres producteurs agricoles, bovins, porcins, produits laitiers, etc. Alors, on pourrait penser que ces producteurs ne devraient pas attaquer les producteurs de grains en faisant toutes ces propositions sur la subvention et sa méthode de versement.

Nous en sommes maintenant au montant de l'augmentation des tarifs de transport que les agriculteurs peuvent se permettre de payer sans faire faillite. Le montant établi s'élève à 10 p. 100 de la valeur de la récolte. Cette année, nous en sommes aux prix de rentabilité, de sorte qu'une réponse supplémentaire de 10 p. 100 absorberait probablement 100 p. 100 des revenus agricoles. Ce ne serait certainement pas une bonne situation. Je pense que ces 10 p. 100 ne devraient s'appliquer que lorsque les prix du grain sont plus élevés qu'à n'importe quel autre moment au cours des cinq années précédentes. Si les prix du grain tombent sous ce niveau, le pourcentage versé par les agriculteurs pourraient payer lorsqu'ils le pourraient et ne pas être obligés à payer des tarifs élevés de transport lorsqu'ils obtiennent des prix très bas pour le grain. Si ce n'était pas fait, je devrais donc lire, laissez le Nid-de-Corbeau comme il est.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur.

**M. Podaima:** Je parle en mon nom personnel, à titre d'agriculteur, et je représente également les sections locales du *Broad Valley and Fisher Branch Pool*. Nous rejetons entièrement toutes les propositions qui tripatouillent les tarifs du Nid-de-Corbeau. La survie de la ferme familiale dépend de cette question. En tenant compte des coûts élevés des apports, comme la machinerie, le combustible et le capital d'exploitation, par rapport aux bas prix du grain de nos jours, il n'y a de



## [Text]

trade is in a mess. Canadian farmers rely heavily on the fragile world export market, where we compete against countries that protect their grain growers with outright subsidies. This is an advantage Canada's eastern manufacturers enjoy. This enables them to compete at the international scale. The western farmer only has the statutory Crow rate. We have been used as pawns expressing political sympathy for American embargo against our major customer. The federal government's policy that our "have nation" is obliged to feed the Third World and depressed countries is truly honourable. We lend them Canadian money to buy Canadian grain, and then we come home to find a receiver foreclosing on a Canadian grain grower who is unable to repay a Canadian bank. Because of the spin-off effect, every dollar the grain trade brings the farmer, between \$4 and \$6 revenue is generated supporting related industries. It only stands to reason that a country which benefits so greatly should pay to sustain this lucrative arrangement.

The situation in the Broad Valley and Fisher Branch is unique because we are looking down both barrels of the CTC machine; one chamber holds the abandonment of our local rail service, and the other chamber holds the destruction of the Crow rate agreement. Either one would destroy any attraction to grain farming in this area, and the combination would be economically devastating to every farm and related business. No sane person would buy an enterprise doomed to bankruptcy.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Podaima.

**Mr. Robson:** I farm livestock and grain. I prepared a brief and I brought it into the committee a while ago.

I feel I want to expand more on what I said in the brief. I want to speak, if I can, directly to the members of the committee and try to come up with some of the reasons why farmers initiated the Crow rates, the wheat pools and the Grain Commission in the first place.

You heard the Grain Commission last night. They were established in 1912 after a lot of bitter experiences on the farmers' part. You can imagine farmers wanting this service before immigrating and settling the land. As an example, they organized to purchase their inputs, their supplies, and one of the ways to do this was through co-operative efforts. I know of examples where they used to get together and would buy a carload apples at a specific price. Some local merchant would decide he could get those apples cheaper and so he would bring in another carload, probably on the same train. People who had previously said they would buy from this organized shipment would then buy at the cheaper price. Then what you

## [Translation]

place que pour des récoltes exceptionnelles pour vraiment atteindre le seuil de rentabilité. Nous ne rêvons pas la marge de profit de 20.5 p. 100 que le CN a lui-même fixée dans ses budgets. Notre commerce d'exportation du grain est dans un fouillis. Les agriculteurs canadiens comptent fortement sur le fragile marché mondial de l'exportation, où nous entrons en concurrence avec des pays qui protègent leurs producteurs de grain à l'aide de subventions directes. C'est un avantage dont jouissent les manufacturiers de l'est du Canada. Ils peuvent ainsi être concurrentiels à l'échelle internationale. L'agriculteur de l'Ouest n'a que le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. Nous avons été utilisés comme des pions exprimant de la sympathie politique pour l'embargo américain contre notre principal client. La politique du gouvernement fédéral selon laquelle notre nation est obligée de nourrir le tiers monde et les pays en difficulté est vraiment honorable. Nous leur prêtons de l'argent canadien pour acheter du grain canadien et, de retour au pays, nous voyons un syndic procéder à une saisie d'un producteur de grains canadiens qui ne peut rembourser une banque canadienne. En raison de l'effet d'entraînement pour chaque dollar que le commerce du grain apporte à l'agriculteur, des revenus de \$4 à \$6 sont produits pour les industries connexes. Il n'est que raisonnable qu'un pays qui bénéficie tant de cette disposition lucrative paie pour la maintenir.

La situation de la *Broad Valley and Fisher Branch* est unique parce que nous considérons les deux aspects du mécanisme du CCT; d'un côté, on veut abandonner notre service ferroviaire local et, de l'autre, on veut détruire l'accord du tarif du Nid-de-Corbeau. D'une manière ou d'une autre, on éliminerait tout attrait pour la culture du grain dans cette région, et l'une et l'autre mesure serait dévastatrice du point de vue économique pour chaque ferme et les commerces connexes. Aucune personne saine n'achèterait une entreprise acculée à la faillite.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Podaima.

**M. Robson:** J'élève du bétail et je cultive du grain. J'ai rédigé un mémoire et je l'ai présenté au Comité il y a quelque temps.

Je pense que je veux préciser un peu plus ce que j'ai dit dans le mémoire. Je veux parler, si je puis, directement aux membres du Comité et essayer de donner certaines raisons pour lesquelles les agriculteurs ont établi en premier lieu les tarifs du Nid-de-Corbeau, les groupements de producteurs de blé et la Commission canadienne des grains.

Vous avez entendu la Commission canadienne des grains hier soir. Elle a été établie en 1912 après un grand nombre d'expériences amères des agriculteurs. Vous pouvez vous imaginer que les agriculteurs voulaient ce service avant d'immigrer et d'aménager la terre. Par exemple, ils se sont organisés pour acquérir leurs moyens de production, leurs fournitures, et l'une des façons de le faire consistait à se réunir en coopérative. Je connais des exemples où ils avaient l'habitude de s'unir et d'acheter tout un wagon de pommes à un prix particulier. Un marchand local quelconque, estimant qu'il pouvait obtenir ses pommes à meilleur marché, faisait venir un autre wagon, qui se trouvait probablement dans le même train.

*[Texte]*

have is a whole carload of apples wasted because nobody had been buying them. There is a kind of immorality there which is questionable, and this is why Bill C-155 is so questionable.

The farmers were affected by such a large amount of graft among the elevator companies, among the grain trade and the railway companies, they had had enough. They organized crops and demanded pool prices and demanded some justice; and they got the system. In large part the opening up of the country was encouraged, the settlement of the country was encouraged. To do that, the railways were given all kinds of grants and subsidies. That is very common. It is obvious you have that information. You must have. The point is, it must be studied and must be taken into consideration, and nowhere in this bill is it accounted for.

The effort of settlement and the proposition that farmers should own the land, farm it efficiently and produce grains to feed the world has been the catch phrase of the Prairie economy. We have been able to do so under the Crow rates. I therefore, suggest the Crow rates are right, that farmers need them, and they must continue. You are threatening our income when you start to deal with the suggestions in this bill.

You propose to give me something. The bill suggests I am going to get a benefit. That is crazy because I already have the benefit. What is the point. You are going to take something away from me and then give it back, and in the process you are opening it up to a whole lot of the kind of graft that went on before. The government has suggested the Crow is somehow a status quo item. That is not the case. The Crow was developed in 1925 because the farmer controlled MPs, and the House of Commons at the time decided there was some justice and some equity. That principle continues. That is set. That is a given. It is not something to be questioned, which is what you are doing when you are questioning and presenting this bill.

I would like to deal with a few other problems and allegations this bill is supposed to be helping out. It has been suggested that somehow this bill is going to improve the livestock sector of the economy, the livestock sector problems which exist, farm demand and farm prices. You might say I am somewhat lucky to have a cattle herd which is supposed to be purebred, so we have a few sales on the side to try to make up for some of the losses on the commercial market. These are the kinds of things farmers are forced to do. The point is, the commercial market threatens me because if the commercial market reduces in size then there is no need for seed livestock. So the question is absolute. There is no relationship between the Crow and the livestock. In fact, even the pools have suggested maybe there is one year in five or six where the Crow might have some effect on livestock, and I suggest that is just nonsense.

*[Traduction]*

Ceux qui avaient déjà convenu d'acheter de l'organisation pouvaient ensuite acheter au meilleur prix. Il y avait donc tout un wagon de pommes perdues parce que personne ne les achetait. Il y a là un genre d'immoralité qui est douteuse et c'est pourquoi le projet de loi C-155 est si contestable.

Les agriculteurs ont été perturbés par tant de corruption chez les compagnies d'élevateurs, les commerçants de grain et les sociétés de chemins de fer, qu'ils en ont eu assez. Ils ont organisé les cultures et demandé des prix grâce aux groupements et ont exigé une certaine justice; et ils ont eu le système. En grande partie, l'ouverture du pays a été favorisée; l'aménagement du pays a été encouragé. Pour ce faire, les chemins de fer ont reçu toutes sortes de subventions et de subsides. Cela est très courant. Il est évident que vous avez cette information. Vous devez l'avoir. Il faut donc étudier la question et la prendre en considération, et nulle part, dans ce projet de loi, on ne tient compte de cet aspect.

Les efforts d'aménagement et la proposition selon laquelle les agriculteurs devraient être propriétaires des terres, les cultiver de façon efficace et produire du grain pour nourrir le monde a été le mot d'ordre de l'économie des Prairies. Nous avons été en mesure de le faire, grâce aux tarifs du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, je déclare que les tarifs du Nid-de-Corbeau sont justes, qu'ils sont nécessaires pour les agriculteurs et qu'ils doivent être maintenus. Vous menacez nos revenus lorsque vous commencez à aborder les suggestions contenues dans ce projet de loi.

Vous proposez de me donner quelque chose. Le projet de loi indique que j'obtiendrai un bénéfice. C'est insensé, parce que j'ai déjà le bénéfice. A quoi bon? Vous a-lez m'enlever quelque chose pour me le redonner, et pendant le processus, vous allez permettre que la corruption sévisse comme autrefois. Le gouvernement a laissé entendre que le Nid-de-Corbeau est en quelque sorte un statu quo. Ce n'est pas le cas. Le Nid-de-Corbeau a été élaboré en 1925, parce que les agriculteurs contrôlaient les députés, et la Chambre des communes, à l'époque, a décidé qu'il y avait une certaine justice et une certaine équité. Ce principe se poursuit. Cela est établi. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut remettre en question; c'est ce que vous faites lorsque vous présentez et remettez en question ce projet de loi.

J'aimerais aborder quelques autres problèmes et allégations que ce projet de loi est censé aider. Il a été indiqué que, d'une manière ou d'une autre, ce projet de loi allait améliorer la partie économique de l'industrie animale, les problèmes actuels de cette industrie, la demande et les prix agricoles. Vous pouvez dire que je suis quelque peu chanceux d'avoir un troupeau qui est censé être de race pure, si bien que nous effectuons quelques ventes à l'occasion pour essayer de compenser certaines pertes sur le marché commercial. C'est le genre de chose que les agriculteurs sont obligés de faire. Voici la question: le marché commercial me menace, parce que si la taille du marché commercial est réduite, il n'est donc plus nécessaire de nourrir le bétail. La question est donc totale. Il n'y a pas de rapport entre le Nid-de-Corbeau et l'industrie du bétail. En fait, même les groupements de producteurs ont affirmé qu'il n'y avait tout au plus qu'une année sur cinq ou six



[Text]

The impact of this bill indicates a return to a variable rate structure. I return to the communication which Mr. Pepin sent to Wheat Board permit-holders; it is a nice little box pamphlet from Transport Canada without a number on it or anything. It says:

To ensure that no available or lower rates detrimental to the producer are set, the farm procedure will be established.

Now, that claims that the bill will not have variable rates. It continues:

1. Any shipper may negotiate a lower rate with the railway.

Now what do you think we are? Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Robson. I would ask again if Mr. Robert Holowka or Mr. Walter Trush are here.

**Mr. Podaima:** Mr. Chairman, I am representing Roberta Holowka.

**The Chairman:** Thank you. I am advised that three of the members at the table are from Beausejour. We also have a Mr. Gary Hlady. Mr. Hlady, you may make your presentation now, too, sir.

**Mr. Gary Hlady (Vice-President, Canadian Agriculture Movement):** Thank you, Mr. Chairman. I see we are running a little bit behind. I believe our position has been presented pretty well. As far as we are concerned, the Crow rate is negotiable. In my personal opinion, if you want to open up the Crow rate from the grain producers' point of view, open it up from the railways' point of view also. All the benefits they got through the Crow rate—\$25 million and the 25 million acres and all that—should come back out on the table and be negotiated also. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hlady. We have some time now for any questions members may wish to put. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, first of all, I would like to thank all the producers who are here before us. That is what we are here for, to listen to the experts, and you are the experts because you are out there and know what problems you face. We have heard from many farm organizations, giving their views on Bill C-155. I would like to hear, Mr. Chairman, from each witness what farm organization they belong to and whether they agree with the position taken by their farm organization—be it the pool, be it the UGG., be it the NFU or whatever. I think this would be very helpful to the committee.

**The Chairman:** Before I go to each witness, I might tell you, Mr. Flis, that we have the names of each individual who is appearing; we also asked each one to fill out a form so we

[Translation]

au cours de laquelle la loi du Nid-de-Corbeau pouvait avoir certains effets sur l'industrie du bétail et je dis que c'est tout à fait absurde.

• 0930

L'impact de ce projet de loi indique un retour à une structure tarifaire variable. Je reviens à la communication que M. Pepin a envoyée aux détenteurs de permis de la Commission du blé; c'est une belle petite brochure de Transports Canada sans numéro ou quoi que ce soit dessus. Elle dit:

Pour qu'aucun tarif en vigueur ou inférieur pouvant nuire aux producteurs ne soit fixé, le processus agricole sera établi.

Maintenant, cela signifie que le projet de loi ne comprendra pas de tarifs variables. Et elle poursuit:

1. Toute compagnie de transport peut négocier un tarif inférieur avec la compagnie de chemins de fer.

Pour qui nous prenez-vous? Merci.

**Le président:** Merci beaucoup monsieur Robson. J'aimerais encore savoir si M. Robert Kalowka ou M. Walter Trush sont ici.

**M. Podaima:** Monsieur le président, je représente Roberta Holowka.

**Le président:** Merci. On m'a dit que trois des membres présents à cette table sont de Beauséjour. Il y a également un certain M. Gary Hlady. Monsieur Hlady, vous pouvez maintenant présenter votre exposé.

**M. Gary Hlady (vice-président, Mouvement agricole canadien):** Merci monsieur le président. Je vois que nous sommes un peu en retard. Je crois que notre position a été très bien représentée. En ce qui nous concerne, le tarif du Nid-de-Corbeau est négociable. À mon avis, si vous voulez rouvrir la question du tarif du Nid-de-Corbeau du point de vue des producteurs de grains, il faut également la rouvrir du point de vue des compagnies ferroviaires. Tous les profits qu'elles ont fait grâce au tarif du Nid-de-Corbeau—\$25 millions et 25 millions d'acres et tout cela—devraient être remis sur la table et être également négociés. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci monsieur Hlady. Nous pouvons maintenant passer aux questions que les membres désirent poser. Monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, j'aimerais d'abord remercier tous les producteurs qui se sont présentés devant nous. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici, pour écouter les experts, et c'est vous les experts parce que c'est votre gagne-pain et que vous connaissez tous les problèmes. Nous avons entendu les vues de bien des organisations locales vis-à-vis du projet de loi C-155. J'aimerais maintenant que chaque témoin, monsieur le président, nous dise à quelle organisation agricole il appartient et s'il est d'accord avec la position prise par son organisation agricole—que ce soit le «pool», la UGG, le SNC ou quoi que ce soit. Je crois que cela serait plus utile pour le comité.

**Le président:** Avant de passer à chaque témoin, je dois vous dire monsieur Flis, que nous avons le nom de chaque témoin et que nous avons également demandé à chacun de remplir une



[Texte]

would have a record, and on that form we asked for the name of the organizations they represent.

**Mr. Flis:** But unfortunately, Mr. Chairman, you did not ask whether they agree with their provincial or national organization.

**The Chairman:** No, I did not.

**Mr. Flis:** I would still like that information, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Can we start with Mr. Hlady?

**Mr. Hlady:** Well, as a farmer delivering grain anywhere, automatically you belong to the Manitoba Farm Bureau, whether you want to or not. They cannot really speak for me because they never asked me, I just happen to belong to it through the different delivery points.

I will just get back to our CAM philosophy. Until the farmer has paid his cost of production, as far as I am concerned, there is no negotiating of anything away from us.

**The Chairman:** Mr. Rattai.

**Mr. Rattai:** Yes, I think likewise. I could reiterate what has just been said. I am a member of the Farm Bureau and I am a member of the Manitoba Pool and many other organizations. My neighbours are, too, and I cannot see my neighbours agreeing with the Farm Bureau policy. I do not want to come out criticizing other organizations but, really, in the grass roots I see daily, I cannot see any room for more expenditures. Truly, we cannot see how they come with that voice, where the farmer has to get paid more. And, of all the rabbits we have asked to be chased, reasons and excuses for changing the Crow, you can have a hell of a lot more rabbits and it still does not make sense. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rattai. Mr. Fosty.

**Mr. Fosty:** I think about the same as Richard Battai or Gary Hlady about this. As a farmer selling product on the market, you are subject to a lot of check-off organizations. They are all formed, I guess, for the benefit of us, for the farmer. They were formed for reasons, and the intentions, I guess, were true and positive at the time of forming. At times they do get off farm people or interests, financial gains for the farmer; that happens in these organizations at times.

I have a bitter feeling against the Manitoba Farm Bureau. I do not think they truly represent the farmer; it is more of farm interests than actually farmer interest. I am a member of the NFU, which I support 100%. I think they are doing a good job, and they are pledged to keep the Crow as it is. I am also a member of the Canadian Agriculture Movement in our area, and I think they are doing a fine job. The Manitoba Pools have

[Traduction]

formule, afin que nous ayons un dossier, et sur cette formule, nous leur demandions le nom de l'organisation qu'ils représentent.

**M. Flis:** Mais malheureusement, monsieur le président, vous ne leur avez pas demandé s'ils étaient d'accord avec leur organisation provinciale ou nationale.

**Le président:** Non je ne l'ai pas fait.

**M. Flis:** J'aimerais quand même avoir cette information monsieur le président.

**Le président:** Pouvons-nous commencer par M. Hlady?

**M. Hlady:** Eh bien, en tant que producteur agricole livrant des grains n'importe où, on appartient automatiquement au bureau agricole du Manitoba, qu'on le veuille ou non. Ils ne peuvent pas réellement se prononcer en mon nom parce qu'ils ne m'ont jamais demandé mon opinion, j'appartiens simplement à cette organisation à cause des différents points de livraison.

Je m'en reporterai donc simplement à notre philosophie du MAC. En ce qui me concerne, jusqu'à ce que l'exploitant agricole ait payé ses coûts de production, il n'y a eu aucune négociation possible pour nous retirer quelque chose.

**Le président:** Monsieur Rattai.

**M. Rattai:** Oui, je pense de même. Je pourrais répéter tout ce qui vient d'être dit. Je fais également partie du bureau agricole et je suis membre du «pool» du Manitoba et de bien d'autres organisations. Mes voisins le sont également et je ne vois aucun de mes voisins qui soit d'accord avec la politique du bureau agricole. Je ne veux pas critiquer les autres organisations, mais en réalité, dans tout ce que je vois chaque jour, je ne vois pas où il pourrait y avoir place pour d'autres dépenses. Vraiment, je ne peux pas voir comment ils sont arrivés à dire cela, comment l'exploitant peut être payé plus. Et de tous les lièvres qu'on nous demande de chasser à la fois, de toutes les raisons et les excuses évoquées pour modifier l'accord du Nid-de-Corbeau, vous pouvez vous retrouver avec encore un plus grand nombre de lièvres et une solution qui n'a encore aucun bon sens. Merci.

**Le président:** Merci monsieur Rattai. Monsieur Fosty.

**M. Fosty:** Je pense de la même façon que Richard Rattai ou Gary Hlady. En tant qu'exploitant agricole qui vend ses produits sur le marché, on est obligé de faire partie d'un bon nombre d'organisations. Toutes ces organisations sont formées, je crois, pour notre bien, celui des exploitants agricoles. Les motifs et les intentions étaient, je crois réels et positifs au moment de leur création. Mais à certains moments, elles oublient l'intérêt des agriculteurs, les gains financiers de l'agriculteur; ça se produit à certains moments à l'intérieur de ces organisations.

J'ai une certaine antipathie vis-à-vis du bureau agricole du Manitoba. Je ne crois pas qu'il représente réellement l'agriculteur; il s'occupe plus des intérêts de l'entreprise agricole que de ceux de l'agriculteur. Je suis membre du SNC que j'appuie à 100 p. 100. Je crois qu'ils font du bon travail et qu'ils s'efforcent de conserver le Nid-de-Corbeau tel qu'il est. Je fais également partie du Mouvement agricole canadien de notre

[Text]

stated a number of positions and have changed their minds once or twice. I feel their members and delegates are trying to do their best, but through open discussion and the like I think things have got turned around. They were and are sincere people, but opening negotiations on that suggested there should be a change, which I am against. I am not for any change at all, simply because I cannot afford it.

There is a number of other organizations. I think they are all good. They all help to build our country and our agriculture but, sometimes, when you get a number of opinions together you cannot always agree. So I would say that I am not against any farm group; I am against some of their positions, but when you do get a number of ideas, nobody will agree on everything. There are some who want the Crow to go. I think they are doing it for financial gain over the farmer. That is about as far as I take it. I guess that is my position.

**The Chairman:** Thank you, sir. Mr. Reske.

**Mr. Reske:** I also am a member of CAM. I totally agree with their policy. However, I am also a member of the Farm Bureau, although not by choice. I totally disagree with their policy, because, by their suggested policy, they create even more bureaucracy through payment of two taxes to the government, and then from the government to the farmers and from the farmers to the railway and, heaven knows, whoever else. I cannot go along with that. I am in agreement with other organizations to some degree; not totally. However, under rail transportation you have heard my brief a few minutes ago, and that is my stand. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Robson.

**Mr. Robson:** Thank you, Mr. Chairman. I will answer the question in this way: I belong to the Manitoba Pool Elevators and I am very proud to belong to that organization. I feel it is my company. However, it has difficulties in figuring out just what its position should be on the Crow rate, mainly because there is a lack of participation among the members and and a lack of feeling for it as being their own company.

• 0940

I belong to Federated Co-operatists; they have taken a position to keep the Crow. I belong to CI; they say keep the Crow.

**The Chairman:** What is CI, Mr. Robson?

**Mr. Robson:** Co-op Independents.

**The Chairman:** Thank you.

[Translation]

région, et je crois qu'il fait également du bon travail. Les «pools» du Manitoba ont défendu un certain nombre de positions et ont changé d'avis une ou deux fois déjà. Je pense que leurs membres et leurs délégués essaient de leur mieux, mais je crois qu'au cours des discussions et de tout ce qui s'est passé, les choses ont changé. Ils étaient sincères et ils le sont encore, mais l'ouverture de négociations à ce sujet semble indiquer qu'il devrait y avoir un changement, ce à quoi je m'oppose. Je suis contre tout changement, simplement parce que je ne peux pas me le permettre.

Il y a bien d'autres organisations. Je crois qu'elles sont toutes bonnes. Elles aident toutes à bâtir notre pays et notre agriculture, mais quelquefois, quand on rassemble un grand nombre d'opinions, on ne peut pas toujours être d'accord. Je peux donc dire que je ne suis pas contre mon groupe agricole; je m'oppose simplement à certaines de ses positions, mais il est tout à fait normal que lorsqu'il y a un grand nombre d'idées, personne ne puisse être d'accord avec toutes les idées. Il y en a quelques-uns qui veulent que le Nid-de-Corbeau soit supprimé. Je crois qu'ils font cela pour obtenir certains avantages financiers aux dépens de l'agriculteur. C'est tout ce que je peux dire. Je crois que c'est là ma position.

**Le président:** Merci monsieur. Monsieur Reske.

**M. Reske:** Je suis également membre du MAC. Je suis complètement d'accord avec sa politique. Cependant, je suis également membre du bureau agricole, bien que ce ne soit pas un choix personnel. Je m'oppose complètement à sa politique parce que, d'après ce qu'il propose, il accroît la bureaucratie par le paiement de deux taxes au gouvernement, et ensuite par le paiement par le gouvernement des agriculteurs à la compagnie ferroviaire et Dieu sait quoi encore. Je ne peux pas approuver cela. Je suis d'accord avec d'autres organisations mais jusqu'à un certain point, pas entièrement. Cependant, vous avez entendu mon mémoire, il y a quelques minutes, sur le transport ferroviaire et c'est là mon point de vue. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci. Monsieur Robson.

**M. Robson:** Merci, monsieur le président. Je vais répondre à la question de cette façon: j'appartiens au *Manitoba Pool Elevators* et je suis très fier d'appartenir à cette organisation. Je considère que c'est ma compagnie. Cependant, elle a certaines difficultés à établir exactement sa position quant au tarif du Nid de Corbeau, principalement parce qu'il y a un manque de participation de la part des membres et que ceux-ci ne la considère pas complètement comme leur propre compagnie.

Je suis membre des coopératives fédérales; les coopératives veulent garder le tarif du Nid-de-Corbeau. J'appartiens également à la CI et celle-ci veut également maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** Qu'est-ce que la CI, monsieur Robson?

**M. Robson:** Co-Independants.

**Le président:** Merci.



[Texte]

**Mr. Robson:** I belong to the Diploma Agricultural Graduates Association; they say scrap the Crow. By the way, I belong to that organization simply as a matter of having graduated from the university. Also, that organization has many individuals who feel they want to take part, and I would estimate that at about maybe 100 to 200.

Not by choice, but because I was forced, I belong to the Manitoba Cattle Producers Association. Their participation rate at their meetings is very low; in fact, there is a lot of cross-representation of the same individuals from the other organizations that are calling for Crow change. I think that should be pointed out.

The point is that a number of organizations have sprung up in the last six or eight years. They claim to represent wheat growers, barley growers, rapeseed growers and God knows what else. They are all squabbling. They seem to be promoting their own interests, which in effect is a squabbling over the marketplace and competing products. These organizations were formed and are basically the same people, in my estimation, because, if you grow wheat, you grow barley and you grow rapeseed. It is not something in which people are specializing.

I belong to the National Farmers' Union and I very strongly support that organization, and also a lot of my neighbours do even though they consider they are not making enough that they can afford to pay the membership fee or they feel they cannot afford the time to participate in the organization. The members are aware of what the issues are, and they are aware of what it is going to mean to them if you increase our freight rates—or if, in fact, you open up our freight rates at all because that means changing the whole marketing system.

I belong to the Farm Bureau because of my membership in Pool Elevators and Federated Co-op and . . . It makes no sense to contact the Farm Bureau's membership because it is a hollow organization. Somehow somebody has convinced these organizations that want change that the railways have been losing money. I cannot understand why these organizations would feel that the railways are losing money when I see a headline in the May 12 issue of *The Western Producer* that says "CP Rail Wins for its Parent".

**The Chairman:** Mr. Robson, I am going to interrupt there.

I want to advise members of the committee that I am not going to permit again that kind of question from a member and directed to every witness appearing. That is unfair to other members of the committee. It takes far too much time, and it limits the number of questions that can be asked.

I am now going to move on to the next questioner, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

[Traduction]

**M. Robson:** J'appartiens d'autre part à l'association des diplômés en agriculture, cette association veut abolir le tarif du Nid-de-Corbeau. À propos, je n'appartiens à cette organisation que parce que je suis diplômé d'université. Cette organisation compte également de nombreuses personnes qui veulent participer, que j'estimerais à environ 100 à 200.

Non par choix, mais parce que j'y suis obligé, j'appartiens également à l'Association des éleveurs de bovins du Manitoba. Le taux de participation des membres de cette association aux assemblées est très faible; en fait, les mêmes personnes appartenant à d'autres organisations qui veulent abolir le tarif du Nid-de-Corbeau sont représentées à plusieurs endroits. Je pense que cela doit être souligné.

Le fait est qu'un certain nombre d'organisations ont vu le jour au cours des six ou huit dernières années. Les organisations prétendent représenter les producteurs de blé, les producteurs d'orge, les producteurs de colza et Dieu sait qui encore. Toutes ces organisations se querellent. Elles semblent ne promouvoir que leurs propres intérêts, et ne font en fait que se disputer une place sur le marché de la concurrence. Les fondateurs et les membres de ces organisations sont souvent les mêmes personnes, d'après ce que je peux voir, parce que si vous faites pousser du blé, vous faites aussi pousser de l'orge et de colza. Il est rare que l'on soit spécialisé.

J'appartiens au Syndicat national des cultivateurs, que j'appuie fortement et que beaucoup de mes voisins appuient également, bien qu'ils considèrent ne pas gagner assez pour pouvoir payer leur cotisation ni avoir le temps de participer au fonctionnement de l'organisation. Les membres sont bien au courant des problèmes et sont conscients de ce que cela signifiera pour eux si vous augmentez les tarifs du transport—ou si, en fait, vous ne faites que libérer nos tarifs, parce que cela signifie que tout le système de mise en marché sera changé.

Je suis membre du *Farm Bureau* parce que je suis membre du *Pool Elevators and Federated Co-op* et . . . Il est inutile de communiquer avec les membres du *Farm Bureau* étant donné que c'est une organisation bidon. Quelqu'un, d'une façon ou de l'autre a convaincu ces organisations qui désirent un changement que les compagnies de chemins de fer perdent de l'argent. Je ne puis comprendre comment ces organisations peuvent penser que les compagnies de chemins de fer perdent de l'argent lorsque je lis la manchette du numéro du 12 mai du *The Western Producer* et qui se lit comme suit: «CP Rail l'emporte encore une fois».

**Le président:** Monsieur Robson, je vais vous interrompre ici.

Je voudrais dire aux membres du Comité que je ne permettrai plus ce genre de question, de la part d'un membre adressée à tous les témoins qui comparaissent. Cela n'est pas juste pour les autres membres du Comité. Cela prend beaucoup trop de temps et limite le nombre de questions qui peuvent être posées.

Je vais donc passer maintenant au prochain interrogateur, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

*[Text]*

I have just a couple of brief observations, and a question to Mr. Rattai, if I could.

I think a lot of us would agree with your concern over rising costs, and those of us in the opposition have raised several times what we think are very large fuel taxes that the federal government—and, for that matter, the provincial governments—take on farm fuel. So there would be one area where we would certainly agree with you as far as holding farmers' costs down and doing something towards your concern over parity of pricing by getting at costs.

Let me ask you: If you did have parity, and if there was a way of increasing the product you sell or decreasing costs or a combination of both, would you then be willing to pay a little more to move your grain?

**Mr. Rattai:** I think so. I think there would be no problem. Then you could open the door wide, and as Gary indicated earlier. Perhaps, with darned good reason, we should also look at the CN and look at the CP. I have a lot of questions to ask them as to why they need more to build another CN Tower. There are many other reasons. I just wonder sometimes whether they are justified or not. They scream awfully loudly.

Certainly, after the farmers receive their costs of production, absolutely, we believe in the idea or concept of costs of production, which is parity, and obviously we believe that the railway too has the same need as anybody else to meet their costs as long as they are reasonable. I think we have to go in retrospect, though, and look at some of the history behind the Crow.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** No, just a minute, Mr. Mayer. I am going to allow only one question for each member first, and then if there is more time I will go around again.

Mr. Mazankowski, a brief supplementary, and then Mr. Althouse.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

To Mr. Rattai, just to follow up the question that was posed by Mr. Mayer, the statutory freight regime that is being proposed would see the producers pay on average 2¢ a bushel more to ship their grain in 1983-1984. This cost would be estimated to increase on average from the average of 12¢ a bushel at present to about 25¢ a bushel by 1985-1986. Do you think producers would have sufficient resources or flexibility to meet that kind of an increase if the freight rate was raised to that level by 1985-1986, which is roughly doubling the current rate of 13¢ a bushel to, roughly, 25¢ a bushel?

*[Translation]*

Je ne ferai qu'une couple de brèves observations et je poserais une question à M. Rattai, si vous permettez.

Je crois que nombre d'entre nous partagent vos préoccupations au sujet de l'augmentation des coûts et nous, de l'opposition, avons plusieurs fois dit ce que nous pensions des taxes très lourdes sur l'essence que le gouvernement fédéral—et, tant qu'à y être, les gouvernements provinciaux imposent sur l'essence à utilisation agricole. Il y a donc un point sur lequel nous sommes certainement d'accord avec vous pour ce qui est de maintenir les frais des cultivateurs à un niveau peu élevé et de faire quelque chose pour la parité dans la fixation des prix en s'attaquant aux coûts.

Laissez-moi vous poser une question: si vous aviez la parité et s'il y avait une façon d'augmenter les prix des produits que vous vendez ou de diminuer les frais de production ou de combiner ces deux choses, seriez-vous prêt alors à payer un peu plus pour le transport des trains?

**M. Rattai:** Je crois que oui. Je ne crois pas qu'il y ait des problèmes à ce moment-là. Nous pourrions alors ouvrir grande la porte comme l'a déjà dit Gary. Peut-être, pour de bien bonnes raisons, devrions-nous également examiner la situation du CN et du CP. J'ai un tas de questions à leur poser; j'aimerais savoir pourquoi ils ont besoin de plus d'argent pour construire une autre tour du CN. Il y a de nombreuses autres raisons. Je me demande seulement parfois si elles sont justifiées ou non. Ces deux compagnies crient extrêmement fort.

Certes, une fois que les agriculteurs sont rentrés dans leurs frais de production, nous croyons fermement dans l'idée où la notion des frais de production, ce qui est la parité, et nous savons bien sûr que les compagnies de chemins de fer doivent, comme tout le monde, rentrer dans leurs frais dans la mesure où ceux-ci sont raisonnables. Je pense toutefois qu'il faut revenir en arrière et étudier quelque peu l'histoire du Nid-de-Corbeau.

**M. Mayer:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Une minute, monsieur Mayer. Je ne vais accorder qu'une seule question à chaque membre d'abord, puis s'il reste du temps, je ferai un autre tour.

Monsieur Mazankowski, une brève question supplémentaire, puis nous passons à M. Althouse.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Je poserai la question à M. Rattai, pour faire suite à la question qui a déjà été posée par M. Mayer; selon le régime statutaire proposé pour le transport, les producteurs paieraient en moyenne 2 cents de plus le boisseau pour expédier leur grain en 1983-1984. Ces coûts devraient augmenter en moyenne du coût de 12 cents en moyenne le boisseau à l'heure actuelle à environ 25 cents le boisseau en 1985-1986. Croyez-vous que les producteurs ont les moyens financiers ou autres d'absorber une telle augmentation si les tarifs de transport étaient portés à ce niveau en 1985-1986, ce qui représente pratiquement le double du tarif actuel de 13 cents le boisseau pour passer, en gros, à 25 cents le boisseau.



[Texte]

**Mr. Rattai:** I am not sure how to answer that, but it seems to me that if you give an inch you give a mile. I think, quite frankly, until the antiquated prices that farmers receive become realistic that then and only then should we start to look any further. I guess farming is getting pretty rough for some. Sure, there are some farmers who have been around . . . I am one of the more fortunate ones where I was the only son, but if we are seriously to think of farming in general, with the many family farmers, I do not think you could justify another penny increase, really.

We have seen the story, in case after case, of farm bankruptcies, and that just may be the straw that breaks the camel's back. No, I am afraid that we should not even think of any further increases until the farming economy improves, and I think that has to be done by law, just like the minimum wage.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Rattai.

Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** I think I will put my first question to Mr. Rattai as Chairman of the Canadian Agriculture Movement—I think for Manitoba, or at least the Beausejour area.

One of the groups that presented us with a brief a couple of nights ago suggested that this question of increasing the freight rate would be good for the economy of Canada because it would create lower domestic feed grain prices and the price of products that are now under a cost-of-production formula like milk, eggs, turkeys, chicken and some of the pork that is under stabilization programs in some of the provinces that have those kinds of cost-of-production programs would actually be lower to the consumer because the feed grain input, which is a very large segment of those products, would be lower. What is your reaction as a farmer and as a member of several farm organizations to that kind of analysis, and do you see this as being the lever that indeed causes us to get out of our inflationary problems? What do you think of that as a solution?

**Mr. Rattai:** I think to answer it simply is rather difficult. Obviously, I do not think much of that analogy. One of the gentlemen here from Fisher Branch Broadview mentioned that money that a farmer receives turns in the economy four to six times. It is actually seven times, and when the farmer has money so does everybody else prosper.

Robert Bryant had a poem I kind of enjoyed. He says, you can destroy a city, burn a city down, and if agriculture is healthy, in no time flat that city is rebuilt—I do not remember the exact words—but if you destroy agriculture, grass will grow in the city streets. They are using a reverse psychology, as if for some reason or other a cheap food would be the answer to inflation.

[Traduction]

**M. Rattai:** Je ne sais pas trop comment répondre à cela, mais il me semble que lorsque vous cédez un pouce, vous donnez un mille. Je pense, franchement, que jusqu'à ce que le prix désuet qu'obtiennent les cultivateurs devienne plus raisonnable nous ne pourrions pas aller plus loin. L'agriculture devient une entreprise très dure pour certains. Bien sûr, il y a certains cultivateurs qui s'en tirent . . . Je suis l'un des plus chanceux, car j'étais fils unique, mais si l'on pense à la situation de l'agriculture en général, aux nombreuses exploitations familiales, je ne crois pas que l'on puisse justifier une augmentation même d'un cent.

Nous avons vu l'histoire, cas par cas, des faillites agricoles, et cela pourrait être la goutte qui fait déborder le vase. Non, j'ai bien peur que nous ne puissions même envisager une nouvelle augmentation jusqu'à ce que l'économie agricole s'améliore, et je pense que cela doit être fait au moyen d'une loi, tout comme il y a une loi pour régir le salaire minimum.

**Le président:** Merci, monsieur Rattai.

Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Je poserai ma première question à M. Rattai, en tant que président du *Canadian Agriculture Movement*, je pense pour le Manitoba ou au moins pour la région de Beausejour.

L'un des groupes qui nous a remis un mémoire, il y a une couple de jours, disait que cette question de l'augmentation des tarifs de transport serait bonne pour l'économie canadienne parce qu'elle ferait baisser le prix des céréales fourragères sur le marché intérieur, et que les prix des produits qui se trouvent maintenant soumis à une formule de coûts de production tels que le lait, les oeufs, le lapin, le poulet et une partie du porc soumis à des programmes de stabilisation dans certaines provinces où ce genre de programme de coûts de production est en vigueur seraient effectivement moins élevés pour le consommateur du fait que le prix des céréales fourragères, qui constituent un élément très important dans la production de ces produits, serait plus faible. Quelle est votre réaction, en tant qu'agriculteur et membre de plusieurs organisations agricoles, face à ce genre d'analyse et cela est-il, selon vous, le mécanisme qui nous permettrait effectivement de nous sortir de nos problèmes d'inflation? Que pensez-vous de cette solution?

**M. Rattai:** Je pense qu'il est difficile d'apporter une réponse simple à cette question. Bien sûr, je n'apprécie pas beaucoup l'analogie. Quelqu'un ici, de la *Fisher Branch Broadview*, a dit que l'argent qu'un agriculteur gagne à un effet multiplicateur de quatre à six sur l'économie. En réalité, cet effet multiplicateur est de sept et lorsque les cultivateurs ont de l'argent, tout le monde en profite.

Robert Bryant a écrit un poème que j'aime bien. Ce poème dit que l'on peut détruire une ville, la raser complètement et que si l'agriculture est en santé, en un rien de temps, cette ville est reconstruite—je ne me souviens plus des mots exacts, mais si vous détruisez l'agriculture, l'herbe poussera dans les rues de la ville. Ils utilisent un argument psychologique renversé, comme si, pour une raison ou une autre, le fait de ne pas payer cher pour l'alimentation était une réponse à l'inflation.

[Text]

• 0950

It is actually quite to the contrary, because when the farmers did not receive their costs way back after the Stigel amendment in 1952 was taken away from the American farmer, therefore the farmers of the world, then inflation was brought about. During the Stigel amendment years, which were December of 1942 to 1953, we had a sound dollar, a sound money system. After we began the cheap food policy—when we abandoned parity prices for agriculture in the United States, or for that matter, all around the world—farms had to substitute earned income with debt. At that particular point, the farmers went to the bank instead of to the marketplace for the dollar. At that particular point was the beginning of inflation.

By 1968-1969, after just about 20 years of lower farm prices, less than the cost of production, the farmers were virtually bankrupt. At that particular time, farmers were strapped. Many, many farmers of much of the farm sector used all of their total liquid assets and all of their money reserves. Now we had inflation. The farmer walked to the bank; instead of his land being worth \$100 an acre, which would entitle him to perhaps borrow \$40 against that land, the land value and the rest of the economy went into an inflationary spiral. The land was worth \$200 an acre; the farmer was entitled to \$80 to borrow to substitute the credit for the earned income that the farmer did get. Precisely the reverse happened. It seems to me as if the logic would be in that statement where cheap food prices would be the answer, as if you feed the leaves of a tree and then the roots get fed. Well, that is partly true; but it certainly reminds me of somebody trying to make the logic that you can take a bit of bull manure and shove it up the rear end and you are going to get grass. It just does not work that way. The opposite is true.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse. Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I would like to address my questions to Mr. Rattai. Mr. Rattai seems to be getting more questions than the others, but only because he has mentioned, first of all, the question about the need for farmers to get their costs of production before, shall we say, there is any increase in the freight rates. I would like to ask Mr. Rattai if he feels that this piece of legislation, Bill C-155, will help in this regard. In other words, do you see it as a means of increasing your costs of production and therefore making it perhaps more desirable for the need of a freight rate increase?

**Mr. Rattai:** I am not sure I understand that. Obviously if you raise any amount of freight to the farmer it will raise his cost of production. Maybe you could repeat that question. Maybe I misunderstood it.

**Mr. Hargrave:** Well, freight rate on your grain is one of your major costs of production, is it not?

**Mr. Rattai:** That is correct.

[Translation]

En fait, c'est tout à fait le contraire, parce que, lorsque les agriculteurs américains, donc tous les agriculteurs du monde, ne couvraient plus leurs coûts suite à la suppression de l'amendement Stigel en 1952, l'inflation s'est installée. Durant les années où l'amendement Stigel était en vigueur, soit de décembre 1942 à 1953, nous avions un dollar sain, un système monétaire solide. Après la mise en vigueur de la politique des prix alimentaires à bon marché—lorsque nous avons abandonné la notion de parité des prix agricoles aux États-Unis ou, quant à cela, partout au monde—les agriculteurs ont dû remplacer le revenu du travail par l'endettement. A ce moment-là, les agriculteurs allaient chercher leur dollar à la banque plutôt que sur le marché. C'est à ce moment-là que l'inflation a commencé.

En 1968-1969, après environ vingt ans de prix agricoles bas, inférieurs au coût de production, les agriculteurs ont pratiquement fait faillite. A cette époque, les agriculteurs avaient les mains liées. De nombreux agriculteurs ont utilisé tous leurs actifs liquides et toutes leurs réserves d'argent. L'inflation était là. L'agriculteur s'est rendu à la banque; sa terre, au lieu de valoir \$100 l'acre, ce qui lui aurait permis d'emprunter peut-être \$40, valait beaucoup plus. La valeur des terres et le reste de l'économie sont entrés dans une spirale inflationniste. Sa terre valait \$200 l'acre; l'agriculteur pouvait donc emprunter \$80 pour remplacer le revenu du travail par du crédit. C'est précisément l'inverse qui s'est produit. Il me semble que si on dit que c'est logique d'avoir des prix alimentaires bon marché, c'est comme nourrir les feuilles d'un arbre avant de nourrir les racines. Eh bien! C'est vrai en partie, mais ça me fait penser à quelqu'un qui dit que c'est logique de prendre du fumier de taureau et de le redonner à l'animal pour obtenir de l'herbe. Cela ne fonctionne pas de cette façon. C'est l'inverse qui est vrai.

**Le président:** Merci, monsieur Althouse. Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, j'aimerais adresser mes questions à M. Rattai. On semble adresser davantage de questions à M. Rattai, mais c'est simplement parce qu'il a parlé, tout d'abord, de la nécessité pour l'agriculteur de couvrir ses coûts de production avant que les tarifs marchandises ne soient augmentés. Je voudrais que M. Rattai me dise s'il croit que le projet de loi C-155 permettra cela. En d'autres mots, est-ce que le projet de loi vous semble être un moyen d'augmenter vos coûts de production, rendant, par conséquent, l'augmentation du tarif marchandises davantage souhaitable?

**M. Rattai:** Je ne suis pas certain de comprendre la question. De toute évidence, si vous augmentez les coûts du transport, vous augmentez les coûts de production de l'agriculteur. Pourriez-vous répéter votre question? J'ai peut-être mal compris.

**M. Hargrave:** Bon, le coût du transport est une des principales composantes de vos coûts de production céréalière, n'est-ce pas vrai?

**M. Rattai:** C'est vrai.



[Texte]

**Mr. Hargrave:** The intent of this bill—or at least one intention—is to establish a new process of setting what will be a statutory process for establishing new freight rates on grain moved within Canada, in western Canada especially. That will increase your cost of production. You have made the statement that until farmers get their costs of production, by implication they cannot afford any further increases. Is that not essentially what you said?

**Mr. Rattai:** Absolutely.

**Mr. Hargrave:** Then I am asking you if you feel that this bill we are examining right now as a standing committee, Bill C-155, will help your problem in this respect.

**Mr. Rattai:** No, it will be conversely the opposite. Any extra cost just may be the straw that breaks the camel's back.

**Mr. Hargrave:** Then the follow-up question is to you, Mr. Rattai. Do you feel that in this very difficult situation . . . and there are many, many people who feel exactly as you do; we have heard lots of representation. I am sure we will hear some more, but in the interim, when we are trying to decide how to resolve this, if we do, do you feel that the federal government, with perhaps some assistance from provincial governments in western Canada, should continue to pay the deficit? And there is a huge deficit involved; call it the Crow deficit if you like. Would you think it is inevitable that the federal government should be expected to pick up the costs that are presently not being paid as a result of the revenues coming from the movement of grain by the railways?

**Mr. Rattai:** First of all, we could eliminate all of this problem if the farmers got their cost of production. Since they do not, I think the federal government has to pick up the tab if there is a legitimate reason for this, just as simply as the Canadian government subsidizes the airports and highway transportation and everything else. I do not truly believe too much in subsidies; I believe in pay your way. But until the time that the farmers get the cost of production, I do not see any other alternative. It should be paid by the federal government if there is good reason for these expenditures.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Rattai.

Mr. Chairman, Shall I wait for the second round?

**The Chairman:** I am afraid we have run out of time for the first group if we are going to give everybody a chance to have a shot at the Crow.

**Mr. Hargrave:** May I address one question to one other member then? Or do you want to end this group right now?

**The Chairman:** I have to end it right now, Mr. Hargrave, or we are going to fall behind.

I want to thank the gentlemen at the witness table for their appearance and for giving us their views. I want to thank you particularly for your very co-operative . . .

[Traduction]

**M. Hargrave:** L'objet du projet de loi, ou du moins un de ses buts, est d'établir un nouveau processus statutaire qui permettra de fixer de nouveaux tarifs marchandises pour les céréales transportées d'une région à l'autre du pays et, en particulier, dans l'Ouest. Cela fera augmenter votre coût de production. Vous avez dit que, tant que les agriculteurs ne couvriront pas leurs coûts de production, ils ne pourront pas faire face à de nouvelles hausses de tarif. N'est-ce pas là essentiellement ce que vous avez dit?

**M. Rattai:** Absolument.

**M. Hargrave:** Donc, je vous demande si vous croyez que le projet de loi C-155 que nous examinons maintenant, à titre de comité permanent, vous aidera à régler ce problème.

**M. Rattai:** Non, c'est exactement l'inverse. Tout coût additionnel pourrait être la goutte d'eau qui fait déborder le vase.

**M. Hargrave:** La question suivante est également pour vous, monsieur Rattai. Croyez-vous que, dans cette situation très difficile—et il y a de nombreuses personnes qui pensent comme vous, nous en avons entendu plusieurs, et je suis certain que nous en entendrons beaucoup d'autres—mais, en attendant, puisque nous essayons de résoudre cette question, croyez-vous que le gouvernement fédéral, aidé peut-être par les gouvernements provinciaux de l'Ouest du Canada, devrait continuer à assumer le déficit? Et il s'agit d'un énorme déficit; nommons-le le déficit du Nid-de-Corbeau, si vous voulez. Selon vous, doit-on obligatoirement s'attendre à ce que le gouvernement fédéral assume les coûts qui ne sont pas couverts à l'heure actuelle à cause des recettes insuffisantes provenant du transport ferroviaire des céréales?

**M. Rattai:** Tout d'abord, nous pourrions éliminer tout ce problème si les agriculteurs couvraient leurs coûts de production. Comme ce n'est pas le cas, je crois que le gouvernement fédéral doit payer la note parce qu'il y a une bonne raison pour cela, tout simplement pour la même raison qu'il subventionne les aéroports, le transport routier et tout le reste. Je ne crois pas vraiment aux systèmes de subventions; j'aime mieux payer ma part. Mais, tant que les agriculteurs ne couvriront pas leurs coûts de production, je ne vois aucun autre moyen. Le gouvernement fédéral doit payer la note si les dépenses sont justifiées.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur Rattai.

Monsieur le président, dois-je attendre le deuxième tour?

**Le président:** Je crains que nous n'ayons plus de temps pour le premier groupe, si nous voulons donner à tous la chance de faire connaître leur opinion sur la question du Nid-de-Corbeau.

**M. Hargrave:** Puis-je poser une question à un autre membre du groupe, alors? Ou voulez-vous qu'on en finisse tout de suite avec ce groupe?

**Le président:** Il faut y mettre un terme maintenant, monsieur Hargrave, ou nous allons être en retard.

Je veux remercier les personnes qui sont venues témoigner et qui nous ont donné leur opinion. Je veux les remercier tout particulièrement pour leur coopération . . .

[Text]

Yes, Mr. Robson.

**Mr. Robson:** Can I make a short statement?

**The Chairman:** Very briefly.

**Mr. Robson:** I was wondering if you will include my written brief in the appendix?

**The Chairman:** The one that you have already submitted?

**Mr. Robson:** Yes.

**The Chairman:** We will append all the briefs from individuals who have sent them to us. The additional one you came with this morning is already on the record by virtue of your statement here.

**Mr. Robson:** There is one other thing I would like appended. There is a book; it is called *To Kill the Crow*, by John Gallagher.

**The Chairman:** That cannot be done, Mr. Robson. That is contrary to the rules of the House. Members have the book, anyway. Mr. Vigfussen.

**Mr. Vigfussen:** Could mine please be entered? I printed it up and brought it with me.

**The Chairman:** Okay. Give it to the clerk, and we will append it to the proceedings of today's session.

Is it agreed that all of the briefs of the individuals be appended to today's proceedings if they have not been read?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** All right. I will now call William Nicholson, Lyle Ross, George Telford, Ray Spence, John Wittekar, Mr. Taczynski, Gary Cooper, and Kim Caldwell. I would ask you to identify yourself and then make a brief opening statement, please.

**Mr. William Nicholson (Shoal Lake, Manitoba):** William Nicholson; I am a farmer from Shoal Lake, Manitoba. I would like to just quickly read through my brief. It is not that long; I think I can do it in the five minutes.

As a farmer, I wish to express my views on the federal government's plan to scrap the Crow rate. The Crow rate is vitally important to the Canadian economy, and I feel it should not be altered in any way.

Justice Emmett Hall clearly defined what was at stake when he stated:

If once tampering with the statutory rate is accepted or condoned or as an item on the bargaining table, all will be lost, for once the subject is on the bargaining table it will only be a matter of time until it is lost step by step. There is no position to take except to adhere through thick and thin that the Crow rate is not bargainable.

The legislation proposed by the federal government guarantees railway profits. It guarantees farmers nothing but immediately and continuously increasing freight rates. The cost to farmers is staggering. On my own farm operation, using

[Translation]

Oui, monsieur Robson.

**M. Robson:** Puis-je faire une courte intervention?

**Le président:** Soyez bref.

**M. Robson:** Je me demandais si vous étiez pour annexer mon exposé écrit?

**Le président:** Celui que vous avez déjà soumis?

**M. Robson:** Oui.

**Le président:** Nous allons annexer tous les documents qui nous ont été envoyés. Celui que vous avez apporté ici ce matin est déjà enregistré du fait de votre témoignage aux audiences.

**M. Robson:** Il y a autre chose que j'aimerais qui soit annexée. C'est un livre; il s'agit de *To Kill the Crow*, par John Gallagher.

**Le président:** On ne peut pas faire ça, monsieur Robson. C'est contraire aux règlements de la Chambre. De toute façon, les membres ont ce livre. Monsieur Vigfussen.

**M. Vigfussen:** Est-ce que mon exemplaire pourrait être annexé? Je l'ai photocopié moi-même et je l'ai apporté.

**Le président:** Très bien. Donnez-le au greffier, et nous l'annexerons aux délibérations de la séance d'aujourd'hui.

Êtes-vous d'accord pour qu'on annexe aux délibérations d'aujourd'hui tous les documents qui nous ont été soumis, lorsqu'ils n'ont pas été lus?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Très bien. J'appelle maintenant MM. William Nicholson, Lyle Ross, George Telford, Ray Spence, John Wittekar, Taczynski, Gary Cooper et Kim Caldwell. J'aimerais que vous vous présentiez vous-mêmes et que vous fassiez une brève déclaration d'ouverture.

**M. William Nicholson (Shoal Lake, Manitoba):** Mon nom est William Nicholson, et je suis un agriculteur de Shoal Lake, Manitoba. J'aimerais vous lire rapidement mon exposé. Ce n'est pas long, je crois que ça ne prendra que cinq minutes.

En tant qu'agriculteur, je veux donner mon opinion sur le projet du gouvernement fédéral visant à mettre au rancart le tarif du Nid-de-Corbeau. Le tarif du Nid-de-Corbeau est essentiel à l'économie canadienne et j'estime qu'on ne devrait le modifier d'aucune façon.

Le juge Emmett Hall a clairement établi ce qui est en jeu lorsqu'il a dit:

Si on accepte ou condamne la modification du tarif statutaire ou si on en fait l'objet d'une négociation, tout est perdu, car, dès qu'une question est l'objet d'une négociation, ce n'est plus qu'une question de temps avant qu'on ne perde la partie, petit peu à petit peu. Il n'y a qu'une position à prendre dans ces circonstances, soit affirmer que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable.

Le projet de loi soumis par le gouvernement fédéral garantit des profits aux sociétés ferroviaires. Aux agriculteurs, il ne garantit rien d'autre que des augmentations immédiates et continues du tarif marchandises. Le coût pour l'agriculteur est



## [Texte]

federal government projections, additional freight charges would amount to \$16,000 annually by 1990 at 1982 production levels. I simply cannot afford to pay these increased freight rates. The loss of thousands of dollars per year per farmer means that families will be denied luxuries and necessities. Farm equipment cannot be replaced, and many will be forced out of business.

This economic hardship does not end with the farmer; it will spread through rural communities, agriculture-related industries and services until the entire country feels the effects. A community similar to my own could lose \$9.2 million in 10 years; in the Province of Manitoba a loss of \$500 million in 10 years; and across the Prairies, a minimum of \$600 million annually by 1991. Again, this is based on the government's own forecast of freight rate increases. These vast sums leaving the Prairies to fill the coffers of CPR and CNR can only result in the loss of family farms, employment, and disintegration of rural communities and depopulation of the rural areas.

The supposed benefits of Crow changes—the increased livestock and food processing industry—are all based on the premise of reduced farm gate prices for Crow grains. Since we have been assured that no gains in the livestock markets will be made at the expense of eastern Canada, we must ask where this huge increase in livestock production will be absorbed.

I also note that some 55 grains and grain products travel on Crow rate at present, including flour. Yet the flour industry in western Canada has practically disappeared, in spite of a freight rate advantage. Promises of economic diversification are unlikely, but even if they did occur, a build-up of these industries on the backs of grain producers by depressing grain prices—which are already below the cost of production—cannot result in any long-term stability for the industries.

The endless argument over the payment of the so-called Crow benefit to producers or railways or both is academic to the majority of producers, since the money all ends up in the railways' pockets anyway. However, the pay the producer or freedom of choice plans would mean that the only producers to benefit from the grain freight subsidy would be those who do not ship grain, a solution favourable to only a tiny minority of producers. Such a plan would be an administrative nightmare, would invite corruption, and be politically vulnerable as an agricultural subsidy rather than a transportation subsidy.

## [Traduction]

renversant. Pour une exploitation comme la mienne, les frais additionnels pour le transport s'élèveront à \$16,000 par année d'ici 1990, aux niveaux de production de 1982, si l'on se fie aux projections du gouvernement fédéral. Je ne peux tout simplement pas payer de tels tarifs. La perte de milliers de dollars par année signifie, pour l'agriculteur et sa famille, moins de produits de luxe et moins de choses essentielles. Les agriculteurs ne pourront pas remplacer leur équipement de ferme, et un grand nombre d'entre eux devront abandonner leur exploitation.

L'agriculteur ne sera pas le seul à vivre des temps difficiles; les effets s'en feront sentir sur les localités rurales, sur les industries et les services liés à l'agriculture et, en fin de compte, sur tout le pays. Une localité comme la mienne pourrait perdre 9.2 millions de dollars en dix ans; la province du Manitoba, 500 millions de dollars en dix ans; et les provinces des Prairies, un minimum de 600 millions de dollars par année d'ici 1991. Ces chiffres sont également fondés sur les prévisions du gouvernement relativement aux hausses du tarif marchandises. Ces sommes énormes qui quittent les Prairies pour remplir les coffres du Canadien Pacifique et du Canadien National peuvent seulement signifier la perte d'exploitations familiales et d'emplois, le morcellement des localités rurales et le dépeuplement des régions rurales.

Les supposés avantages des modifications du tarif du Nid-de-Corbeau, soit l'expansion des industries du bétail et de la transformation des aliments, sont tous fondés sur l'hypothèse d'une réduction des prix à la ferme pour les céréales visées par le tarif. Puisqu'on nous a assurés qu'une expansion des marchés du bétail ne se ferait pas au détriment de l'Est du Canada, nous pouvons nous demander où ira cet accroissement phénoménal de la production de bétail.

Il y a, à l'heure actuelle, environ cinquante-cinq céréales et produits céréaliers visés par le tarif du Nid-de-Corbeau, y compris la farine. Cependant, les meuneries ont presque disparu de l'Ouest du Canada, en dépit de l'avantage conféré par le tarif. Il est peu probable que les promesses de diversification économique se réalisent, mais, même si elles se réalisent, une expansion des industries acquise sur le dos des céréaliculteurs au moyen de la diminution des prix céréaliers, déjà inférieurs aux coûts de production, ne peut assurer une stabilité à long terme à ces industries.

L'interminable débat sur le paiement de la soi-disant subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs ou aux sociétés ferroviaires, ou aux deux, est purement théorique aux yeux de la majorité des producteurs, car tout l'argent finira dans les goussets des sociétés ferroviaires de toute façon. Cependant, la proposition dite du paiement au producteur ou de la liberté de choix signifie que les seuls producteurs à tirer profit de la subvention au transport des céréales seraient ceux qui n'expédient pas de céréales. C'est là une solution qui ne plaît qu'à un très petit nombre de producteurs. Un tel plan serait très difficile à administrer, favoriserait la corruption et, à titre de subvention agricole plutôt que de subvention au transport, serait soumis aux aléas des décisions politiques.

[Text]

[Translation]

• 1000

The proposed legislation leaves the door open for variable rates, allowing railways to determine the western rail network and elevator system. Step by step, all would be lost. As Emmett Hall said:

With the abandonment of rail lines and elevators, rural communities disappear and grain transportation costs are shifted from the railways to the farmers as increased trucking and on-farm storage costs, and to provincial and municipal governments to maintain heavily travelled roads.

Variable rates could bring about the collapse of prairie grain handling co-operatives, since massive closings of prairie elevators and rail lines will be advantageous to multinational grain companies such as Cargill.

At the same time as the government is planning to scrap the Crow rate, they are taking aim at the Canadian Wheat Board. The proposed legislation includes the Grain Transportation Authority or central co-ordinating agency, or whatever the name would be. It will erode the authority of the Canadian Wheat Board and reduce its effectiveness as a selling agency.

The Wheat Board is the most valuable institution the grain producer has, and we cannot allow its role in the orderly marketing system to be sabotaged.

The Snavely report is the basis for the government's determination of the Crow benefit and of railway costs, yet is dismissed as fiction by almost everyone else.

The government's concern for the financial success of CP shareholders does not seem to be matched by any concern for the farmers' economic wellbeing. Farmers will be forced to pay freight rates based on the Snavely methods of allowing 28.5% return on taxpayers' investments, and even on money that no one invested. With methods such as these, it has been estimated that the grain traffic and the Crow benefit will provide virtually all of the railways' capital requirements, while grain makes up only 9.5% of car loadings. In addition, the railways have declared the taxpayers must continue to supply hopper cars.

There is no doubt that improvements to the rail system are needed, but any improvements can be made with the Crow rate in place. Something as critical to the economy of the nation as a national railroad should not be operating with the sole purpose of producing profits. CP Rail should be nationalized and operated together with CN to provide a rail system to serve the best interests of Canadians. The entire CP empire has grown from public funds and grants. We have already paid for both railways; we might as well own them. At the very least, the government should demand an equity position for further investment of public funds in CP Rail.

Le projet de loi laisse la porte ouverte à des taux variables, permettant aux chemins de fer de décider du réseau ferroviaire et du réseau de silos dans l'Ouest. Petit à petit, tout sera abandonné. Comme le disait Emmett Hall:

Avec l'abandon de voies ferrées et de silos, des localités rurales disparaissent et le coût du transport passe des chemins de fer aux agriculteurs, qui doivent assumer une augmentation du camionnage et de l'entreposage à la ferme, et aux gouvernements provincial et municipaux, qui doivent entretenir un réseau routier fortement utilisé.

Les taux variables pourraient amener l'effondrement des coopératives de manutention des céréales dans les Prairies, étant donné que la fermeture massive de silos ruraux et de lignes secondaires sera avantageuse aux compagnies céréalières multinationales comme Cargill.

Au même moment, en projetant de mettre au rancart le tarif du Nid-de-Corbeau, le gouvernement vise la Commission canadienne du blé. Le projet de loi crée l'Office de transport du grain, organisme central de coordination qu'il qu'en soit le nom. Cet organisme érodera l'autorité de la Commission canadienne du blé et réduira son efficacité comme organisme de vente.

La Commission du blé est l'institution la plus précieuse que le producteur de céréales possède, et on ne peut permettre le sabotage du rôle qu'elle joue dans la structure rationnelle de commercialisation actuelle.

Le rapport Snavely a été utilisé par le gouvernement pour établir la subvention du Nid-de-Corbeau et les coûts du transport ferroviaire, alors qu'il est rejeté pour ses données fictives par presque tout le monde.

L'intérêt que le gouvernement porte à la réussite financière des actionnaires du CP ne semble pas être doublé par un intérêt semblable pour le bien-être économique des agriculteurs. Ceux-ci seront forcés de payer des tarifs ferroviaires basés sur la méthode de Snavely, qui attribue un rendement de 28,5 p. 100 sur les investissements des contribuables, et même sur de l'argent que personne n'a investi. Avec de telles méthodes, on a estimé que le trafic céréalier et la subvention du Nid-de-Corbeau combleront presque tous les besoins en capitaux des chemins de fer, alors que le grain ne constitue que 9,5 p. 100 des chargements de wagons. En outre, des chemins de fer ont déclaré que l'État doit continuer à fournir des wagons-trémies.

Les améliorations au système ferroviaire sont certes nécessaires, mais toute amélioration peut être faite en maintenant la subvention du Nid-de-Corbeau. Une entreprise aussi importante pour l'économie nationale qu'un chemin de fer transcanadien ne devrait pas être exploitée dans le seul but de faire des profits. Le CP devrait être nationalisé et exploité de concert avec le CN, ce qui fournirait un système ferroviaire au service de meilleurs intérêts des Canadiens. Tout l'empire du CP s'est développé à partir des fonds publics et des subventions. Nous avons déjà pavé pour les deux chemins de fer: Autant en être propriétaires. À tout le moins, le gouvernement



## [Texte]

The importance of the Crow rate to prairie farmers and to the trade surplus Canada enjoys from grain exports cannot be overstated. The Crow rate is a part of the political foundation of the country that is as significant as the building of the railway and as confederation itself. It is needed to offset the difficulties in exporting grain from the landlocked prairies and to protect farmers from the monopoly power of the railways, since they have no control over the price of their product.

The reasons for the existence of the Crow rate are as valid today as they were in 1897.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nicholson. Go ahead, Mr. Spencer.

**Mr. Ray Spencer (Parkland Advisory Committee, Binscarth, Manitoba):** The Parkland Advisory Committee is a loose organization that is in the Parkland area which consists of Swan River, Dauphin, Ste. Rose and the Roblin-Russell area. With your permission, Mr. Chairman, I would just read the brief I have here.

The Crow rate is crucial to the continued existence of rural communities in the Parkland region. At no time since the Great Depression has the farming industry experienced as much financial hardship as has been experienced by farmers in this region.

The input costs have escalated dramatically over the past decade. Fuel prices have quadrupled and fertilizer and chemical costs have seen similar increases, as have machinery and maintenance costs, not to mention the outrageous interest rates, yet the real dollar return for our produce has essentially decreased.

Canadian producers must compete on severely depressed international markets. There are producers' subsidies on grain exported by the European Economic Council which are in excess of \$100 per tonne. The U.S. threat of trade wars over grain pricing and trading methods of other countries would at this time indicate no significant increase in grain prices in the foreseeable future, yet the Canadian grain producers at this time are being asked to accept drastic changes in transportation costs.

Policy that guarantees financial success to the railways without any firm commitment by the railways to the agriculture industry: the longstanding Crow rate still, to this day, has enabled CP Limited to turn a profit. CP Rail's profit for 1982 was \$72 million, up \$43 million over 1981. This is a net increase that was due to the \$34 million in government subsidies, but according to the May 5, 1983, *Globe and Mail*, the increased profit was also attributable to better operating margins.

## [Traduction]

devrait exiger une participation dans la compagnie en échange d'un nouvel investissement de fonds publics dans le CP.

On ne saurait exagérer l'importance du tarif du Nid-de-Corbeau pour les agriculteurs des Prairies et pour le surplus commercial que procure au Canada l'exportation des céréales. Le tarif du Nid-de-Corbeau fait partie des fondements politiques du pays: Il a autant d'importance que la construction du chemin de fer et la confédération elle-même. Il est indispensable pour permettre de compenser les difficultés posées par l'exportation des céréales à partir d'une région qui n'a pas d'accès à la mer et pour protéger les fermiers du monopole des chemins de fer, étant donné qu'ils ne peuvent pas agir sur le prix de leurs produits.

Les raisons de l'existence du tarif du Nid-de-Corbeau sont aussi valables aujourd'hui qu'elles l'étaient en 1897.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Nicholson. Allez-V, monsieur Spencer.

**M. Ray Spencer (Parkland Advisory Committee, Binscarth, Manitoba):** Le *Parkland Advisory Committee* est une organisation assez large située dans la région de la Prairie-Parc qui se compose des secteurs de Swan River, de Dauphin, de Ste-Rose et de Roblin-Russell. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais lire le mémoire que j'ai ici.

Le tarif du Nid-de-Corbeau est essentiel à la survie de localités rurales dans la région de la Prairie-Parc. À aucun moment depuis la Grande dépression, l'agriculture n'a connu autant de problèmes économiques que ceux que vivent les fermiers de cette région.

Le coût des intrants a augmenté radicalement durant la dernière décennie. Le prix du carburant a quadruplé et le prix des engrais et des produits chimiques ont connu des augmentations comparables, comme d'ailleurs le prix de la machinerie et les coûts d'entretien, sans mentionner les taux d'intérêt éhontés, et pourtant le rendement de nos ventes, en dollars constants, a en fait diminué.

Les producteurs canadiens doivent réussir à vendre leurs produits sur un marché international très déprimé. Il y a des subventions versées aux producteurs des céréales exportées, dans la Communauté économique européenne, qui dépassent de \$100 la tonne. La menace américaine d'une guerre des prix du grain et les pratiques commerciales d'autres pays semblent indiquer qu'il n'y aura pas d'augmentation sensible du prix des céréales dans un avenir prévisible, et pourtant, on demande actuellement aux producteurs canadiens de céréales d'accepter des changements radicaux dans les coûts de transport.

La politique qui garantir la réussite financière des chemins de fer sans exiger d'engagements fermes de la part des chemins de fer envers l'agriculture: Le tarif du Nid-de-Corbeau a permis au CP, jusqu'à ce jour, de faire des profits. Les profits du CP pour 1982 ont été de 72 millions de dollars, en hausse de 43 millions de dollars par rapport à 1981. Il s'agit là d'une augmentation nette qui est due aux 34 millions de dollars de subventions de l'État, mais selon la livraison du 5 mai 1982 du

[Text]

It should be remembered that in 1982 freight traffic in manufactured goods, coal, potash, lumber and sulphur fell dramatically. It must also be noted that in 1982 there was a record year for grain exports. There were 27 million tonnes hauled by rail.

According to *The Globe and Mail*, five new coal mines are opening up this fall in western Canada despite a \$20-a-tonne drop in price from two years ago. These five new mines will double coal production capacity at a time when the market is very depressed. Coal operators, some of which are owned by CP Rail, are gambling that this massive increase in railway capacity to the west coast will create a smooth, efficient, trouble-free flow of coal to Japanese markets at competitive prices.

While grain farmers are being told that they will be upgrading the grain handling and transportation system if they agree to higher freight rates, in reality they will be subsidizing coal and railway companies to pursue more lucrative profits in overseas markets.

The value of shares in Canadian Pacific Limited has increased a stunning \$895 million since the Transport minister, Jean-Luc Pepin, announced in February the federal government's intention to kill the Crowsnest Pass rates and create a bonanza for the railways.

The shares of CP Rail Limited, which traded for \$37.25 on January 31, closed on the Toronto Stock Exchange on June 24 at \$49.75, an increase of 33.6%. The increase in share value will bring each of the companies' 23 board members, each of whom must own at least 2,000 shares, a minimum of \$25,000. That is double the average net income for a Prairie farmer, without even lifting a finger. It should be noted that CP Limited is Canada's largest and richest corporation, with a revenue of \$12.3 billion in 1982; well ahead of the second place General Motors, which had revenues of \$9.6 billion in that year.

As these figures very clearly indicate, CP Rail is a very profitable, multinational corporation, yet most of our federal representatives insist that CP must be further subsidized by the Canadian people, nearly two million of whom are unemployed.

How is Mr. Pepin proposing to affect producers in the Parkland area? I have the examples here.

• 1010

In Rossburn—this is taking 5.1 times Crow—they will have a lost revenue of \$387,000 to that town. In Russell, it is \$425,000; Silverton, which is just a very small community, \$230,000; Macrorie, \$289,000; Bowsman, \$513,000; Swan River, \$1,187,000 lost revenue to business; Minitonas, \$309,000; Roblin, \$713,000; Gilbert Plains, \$800,000;

[Translation]

*Globe and Mail*, l'augmentation des profits est également attribuable à de meilleures marges d'exploitation.

On doit se rappeler qu'en 1982, le transport ferroviaire des biens manufacturés, du charbon, de la potasse, du bois de construction et du soufre a chuté radicalement. On doit également noter que 1982 était une année record pour l'exportation des céréales: 27 millions de tonnes transportées par voies ferrées.

Selon le *The Globe and Mail*, cinq nouvelles mines de charbon vont ouvrir cet automne dans l'Ouest canadien malgré une chute de prix de \$20 la tonne depuis deux ans. Ces cinq nouvelles mines vont doubler la capacité de production de charbon à une époque où le marché est très déprimé. Les exploitants, qui sont dans certains cas le CP lui-même, misent sur cette augmentation massive de la capacité des chemins de fer vers la côte ouest pour établir une «route du charbon» vers le Japon, qui soit efficace, sans problème et concurrentielle.

Pendant qu'on dit aux producteurs de grains qu'on améliorera la manutention et le transport des céréales s'ils acceptent des taux de transport plus élevés, en réalité, on subventionne le charbon et les compagnies ferroviaires à la recherche de profits plus considérables dans les marchés d'outre-mer.

La valeur des actions du Canadien Pacifique Limité a augmenté remarquablement de 859 millions de dollars depuis que le ministre des Transport, Jean-Luc Pepin, a annoncé en février que le gouvernement avait l'intention de mettre fin au tarif du Nid-de-Corbeau et de créer un Eldorado pour les chemins de fer.

Les actions de CP Rail Limité, qui s'échangeaient pour \$37.25 le 31 janvier ont fermé à la Bourse de Toronto le 24 juin à \$47.95, ce qui représente une augmentation de 33,6 p. 100. L'augmentation de la valeur des actions apportera à chacun des 23 membres du conseil, dont chacun doit posséder au moins 2,000 actions, un minimum de \$25,000, soit le double du revenu net moyen d'un agriculteur des Prairies, et cela sans même qu'ils aient à lever le petit doigt. Il faut se rappeler que le CP est la plus grosse et la plus riche entreprise canadienne, avec un revenu de 12,3 milliards de dollars en 1982, devançant de loin la deuxième, *General Motors*, qui a eu des revenus de 9,10 milliards de dollars durant cette année.

Comme ces chiffres l'indiquent clairement, CP Rail est une entreprise multinationale très profitable, et pourant, la plupart de nos élus fédéraux insistent pour que le CP soit subventionné encore plus par les canadiens, dont deux millions sont en chômage.

Comment M. Pepin se propose-t-il de toucher les producteurs dans la région de la Prairie-Parc? En voici des exemples.

A Rossburn—il en coûtera 5.1 fois plus que le tarif du Nid-de-Corbeau—on prévoit que la ville perdra 387,000 dollars en revenus. Dans le cas de Russell, il s'agit d'une somme de 425,000 dollars; Silverton, qui est une localité très petite, perdra 230,000 dollars; Macrorie, 289,000 dollars, Bowsman, 513,000 dollars, Swan River, 1,187,000 dollars en pertes commerciales; Minitonas, 309,000 dollars, Roblin, 713,000



## [Texte]

Ethelbert, \$239,000, Grandview, \$665,000; Dauphin, \$930,000 and Ste. Rose, \$195,000.

It should also be noted the present rate is not equal for different areas, even within Parkland. For example, the Crow rate for Swan River is 19¢, and for Macrorie at 17¢. The size of losses, as indicated above, will cause some hardships to the farmers, but further to these, hardships will be felt throughout the entire area. The Swan River area will have a loss of \$1,187,000 revenue which means the local business would be doing this much less worth of business. Can a community of under 5,000 realistically withstand this type of revenue losses?

Ethelbert, a small village, in an economically depressed area in the centre of the Parkland region, with a population of approximately 500, will lose \$239,000. Should a community of this size with an average income of \$4,603 a year—this is Revenue Canada's figures—continue to subsidize an organization such as CP Rail whose 23 directors make \$25,000 in a period of 5 months? This makes no sense whatever. By killing the Crow, Ethelbert and many communities like it in the Parkland area will die. Where are these people going to go and what will they do?

Bill C-155 must be withdrawn until such time as the people of Canada have an ample opportunity to recognize the total impact and consequences on Canadian agriculture such as a drastic move in doing away with the Crow rate in its present form will have. We feel strongly that when all Canadians fully understand what will happen to this bill, if passed in its present form, no doubt will be left in anyone's mind that the present Crow must be maintained.

In closing, I would like to thank you all for giving us the opportunity to express our view.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Spencer. Just before I ask the next gentleman to speak, I have three people here who were not on our original list whom I would also like to call to the table to give them an opportunity to present their views. I call Larry McGuire, Henry Lepp and Blaine Burton.

The next gentleman, please.

**Mr. Lyle Ross (Basswood, Manitoba):** My name is Lyle Ross. I am a farmer at Basswood, Manitoba, and like approximately 60% of the other farm families in Canada, I subsidize my farm income with off-farm income, and I drive a school bus. Therefore, what I have done in my brief, which members have a copy of, is looked at the school division in which I drive, and tried to get some idea of the impact of the proposed Crow changes on the school division.

The school division is Rolling River School Division, No. 39. It is encompassed by the boundary of No. 1 Highway at

## [Traduction]

dollars; Gilbert Plains, 800,000 dollars, Ethelbert, 239,000 dollars, Grandview, 665,000 dollars; Dauphin, 930,000 dollars et Ste. Rose, 195,000 dollars.

Il convient également de noter que le taux actuel n'est pas le même dans toutes les régions, même à l'intérieur de Parkland. Par exemple, le tarif du Nid-de-Corbeau pour Swan River est de 19c tandis qu'à Macrorie il est de 17c. Des pertes d'une telle ampleur, comme je l'ai déjà mentionné, seront difficiles à supporter pour les agriculteurs, mais porteront par ailleurs préjudice à toute la région. La région de Swan River enregistra des pertes de revenus de 1,187,000 dollars, ce qui signifie que les entreprises locales verront leur chiffre d'affaires baisser de ce montant. Est-ce qu'une localité de moins de 5,000 habitants peut supporter de façon réaliste ce type de baisse de revenus?

Ethelbert, petit village dans une région touchée par la crise économique, situé dans le centre de la région de Parkland, compte environ 500 habitants et perdra 239,000 dollars. Est-ce qu'une localité de cette taille dont les habitants gagnent en moyenne 4,603 dollars par année—ce sont les chiffres fournis par Revenu Canada—devrait contenter de subventionner un organisme tel que CP Rail dont les 23 membres du conseil d'administration font 25,000 dollars en cinq mois? Cela n'a pas du tout de sens. Si l'on abolit l'accord du Nid-de-Corbeau, Ethelbert et de nombreuses localités de ce type dans la région de Parkland disparaîtront. Que vont faire ces gens et où vont-ils aller?

Le Bill C-155 doit être retiré jusqu'à ce que les Canadiens aient eu amplement le loisir de déterminer toutes les répercussions et conséquences pour l'agriculture canadienne qu'aura une mesure aussi draconienne consistant à supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau sous sa forme présente. Nous croyons fermement que lorsque tous les Canadiens auront compris les effets de ce projet de loi, s'il est promulgué sous sa forme actuelle, il ne fera plus aucun doute pour personne que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau doit être maintenu.

Pour terminer, j'aimerais remercier tous les membres du Comité de nous avoir permis d'exprimer notre opinion.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Spencer. Avant de laisser la parole au prochain intervenant, j'inviterais trois personnes qui ne se trouvent pas sur notre liste originale à prendre la parole afin d'exposer leurs idées. Il s'agit de M. Larry McGuire, Henry Lepp et Blaine Burton.

Le prochain intervenant, s'il vous plaît.

**M. Lyle Ross (Basswood, Manitoba):** Mon nom est Lyle Ross. Je suis un agriculteur de Basswood au Manitoba et comme environ 60 p. 100 des autres familles agricoles au Canada, j'arrondis mon revenu agricole avec un revenu tiré d'activités à l'extérieur de la ferme, je conduis un autobus scolaire. Ce que j'ai fait donc dans mon mémoire, dont les membres ont reçu un exemplaire, est d'examiner la division scolaire que je parcours en autobus et d'essayer de me faire une idée des répercussions sur la division scolaire des changements qu'on se propose d'apporter au tarif du Nid-de-Corbeau.

Il s'agit de la *Rolling River School Division*, n° 39. Elle est bordée par la route n° 1 à Brandon au sud; et par la frontière

## [Text]

Brandon on the south; the southern boundary of the Riding Mountain National Park. I believe it is all within Charlie Mayer's riding of Portage—Marquette.

The proposed changes in the statutory Crow rate agreement will have devastating results on individual farmers and on communities in western Canada. The boundaries of the Rolling River School Division, No. 39 are outlined in the map which was sent to the committee, called, Exhibit A. If for some reason there is not a copy, or you wish a copy today, I have an extra one here.

Presently, there are eight active delivery points within the boundaries of Rolling River School Division, and another eight delivery points close to the boundaries. The actual deliveries made to these points in the 1980-1981 crop year are enclosed. A percentage of the grain handled in the adjacent delivery points has been assigned to the area of Rolling River School Division. The reason is a lot of the grain actually produced within the boundaries of Rolling River School Division is hauled to delivery points outside. The delivery figures are the 1980-1981 crop-year figures as reported by the Canadian Grain Commission.

Additional costs incurred by farmers within the area of this school division, if they pay at the rate of five times the Crow, which would, as I understand the bill, occur in 1990-1991, are calculated at \$3,430,260. Close to \$3.5 million would be the additional costs based on 1980-1981 deliveries at five times the Crow.

The 1983 budget for the Rolling River School Division is \$7,430,900, or close to \$7.5 million. This budget is made up by provincial grants of \$5,488,260, and a special municipal levy on property assessed by the municipalities with the division, of \$1,517,646. The provincial grant which comes to the division from the province is arrived at from two sources, one being general tax revenue. The portion of the \$5.5 million which comes from the provincial grant, which is attributed to general revenue, is \$3,347,189, and the portion of the provincial grant which is assessed, attributed to property taxes raised within the division, is \$2,141,071. If you add the portion of the provincial grant which is based on property tax of \$2,141,071, plus the special levy the municipalities assess within the division, of \$1,517,646, it comes to a total of \$3,658,717 of revenue for the school division raised from the property tax base within the division.

The comparison I want to draw your attention to is that, at a rate of five times the Crow rate, the farmers—only the farmers within the school division, not the resident homeowners or the businesses within the division, or the industries within the division—the farmers alone will be assessed annually an amount approximately equal to the total property tax assessment right now for the school division.

## [Translation]

méridionale du *Riding Mountain National Park*. Je crois que tout ce territoire fait partie de la circonscription de Portage—Marquette représentée par Charlie Mayer.

Les changements qu'on se propose d'apporter à l'accord statutaire sur le tarif du Nid-de-Corbeau auront des répercussions désastreuses sur les agriculteurs et les collectivités dans l'Ouest du Canada. Les limites de la *Rolling River School Division*, n° 39 sont indiquées sur la carte qui a été envoyée au Comité, et s'agit de la pièce A. Si pour une raison ou une autre, le Comité ne dispose pas d'une copie, ou vous désirez en obtenir une aujourd'hui, j'ai une copie supplémentaire ici.

À l'heure actuelle, il y a huit points de livraison en activité à l'intérieur des limites de la *Rolling River School Division*, et huit autres points de livraison près des frontières de la division. Vous trouverez dans le document des chiffres concernant les livraisons qui ont été faites à ces points au cours de la campagne agricole 1980-1981. Un pourcentage des grains manutentionnés dans les points de livraison tout proches a été attribué à la région de la *Rolling River School Division*. Cela est dû au fait qu'une bonne part du grain effectivement produit à l'intérieur des frontières de la *Rolling River School Division* est acheminée à des points de livraison à l'extérieur de la division. Nous avons pris comme statistiques pour la livraison les chiffres de la campagne agricole 1980-1981 rapportés par la Commission canadienne des grains.

Les coûts additionnels que devront payer les agriculteurs à l'intérieur de la division scolaire; s'ils doivent payer cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, qui, si je comprends bien ce qui est écrit dans le projet de loi, devrait entrer en vigueur en 1990-1991, devraient s'établir, suivant nos calculs, à 3,430,260 dollars. Les coûts additionnels seraient d'environ 3.5 millions de dollars si l'on prend comme point de référence les livraisons de 1980-1981 à un taux cinq fois supérieur au tarif du Nid-de-Corbeau.

Le budget de 1983 de la *Rolling River School Division* est de 7,430,900 dollars, ou près de 7.5 millions. Ce budget consiste en des subventions provinciales de 5,488,260 dollars et d'une taxe municipale spéciale de 1,517,646 dollars sur la propriété établie par les municipalités à l'intérieur de la Division. La subvention provinciale provient de deux sources, dont l'une est le revenu de l'impôt général. La subvention provinciale de 5.5 millions de dollars répartie de la façon suivante: 3,347,189 dollars provenant du revenu général, et 2,141,071 dollars de l'impôt foncier prélevé à l'intérieur de la division. Si l'on ajoute la portion provinciale tirée de l'impôt foncier de 2,141,071 dollars à la taxe spéciale de 1,517,646 dollars prélevée par les municipalités à l'intérieur de la division, on en arrive à un total de 3,658,717 dollars de revenus pour la division scolaire tirés de l'assiette de l'impôt foncier dans la division.

Le point que j'aimerais souligner c'est qu'au taux de cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, les agriculteurs—je ne parle que des agriculteurs à l'intérieur de la division scolaire, pas les propriétaires de maison, les entreprises ou les industries à l'intérieur de la division—les agriculteurs seuls devront contribuer chaque année un montant qui équivaut environ à l'impôt foncier total payé actuellement par la division scolaire.



[Texte]

This year, the policy of the school division board was to use the six and five guidelines when they were negotiating with the employees of the school division. So based on those guidelines, there was a cutback of 11 teachers within the division this year in order to stay within them.

• 1020

The point I would like to try to clarify to this committee is the effects the lost income, or additional costs will have on the infrastructure within the community and, in this particular case, the educational system. And I might add that the costs associated with those grain deliveries are those based on the movement of grain out of that area. There will be additional lost revenue attributed to all the grain fed to livestock within that area, although I do not have any of estimate as to what that, in fact, would be.

The additional point I would like to make is that enrolment at the Rolling River school division is declining and continues to do so, as is listed as Exhibit C. And just for your interest, that decline showed that in 1970, the student enrolment in the division was 3,918. In 1982, which is 12 years later, the enrolment within the division was 2,257 students—a decrease of 1,661 students. That is a 40% drop in student enrolment within the division. So the point is, of course, that fewer and fewer people within rural areas are being forced to assume a greater and greater cost burden to maintain, in this particular case, the educational system within the area.

Now, I believe there should be no change in the Crow rate. I believe the statute should remain as it currently exists. As a farmer, that is the best benefit I can have. The thing that concerns me most about the process going on right now is that, within the communities we can document the kind of economic impact it is going to have because the bill indicates clearly enough, the additional costs which will be incurred. But, nowhere in the whole process of this debate on the Crow and, in particular, nowhere in any of the government documentation I have seen, has there been any evidence of what the benefits are going to be in dollars and cents. But it is just; it cannot be changed, from my point of view.

Of course then you can appreciate that I speak as a bus driver and, if school enrolment continues to go down, fewer bus drivers will be needed and there will be longer hauls for students who need to be bussed to school.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ross. Mr. Taczynski.

**Mr. Mike Taczynski (Individual Presentation):** Right, Mr. Chairman. Before I proceed with the reading of the brief, may I preface it with a few short remarks?

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Taczynski:** Mr. James Rae of the CBC local unit a few days ago, in discussing the proceedings here, said that there is nothing more *[inaudible—Editor]* as thererepetition of the change time and time again.

[Traduction]

Cette année, la politique du conseil de la division scolaire était de respecter la consigne du 6 et 5 p. 100 lors de la négociation des contrats de travail avec ses employés. Ainsi, la division a dû employer 11 professeurs de moins cette année pour respecter ces directives.

La question que je voudrais tenter d'éclaircir devant ce comité a trait aux effets que les pertes de revenus ou les coûts supplémentaires auront sur l'infrastructure de la communauté et, en particulier, sur le système d'éducation. Et je dois ajouter que les coûts du transport des céréales sont ceux qui s'appliquent aux céréales qui sortent de la région. Il y aura également une perte de revenus provenant des céréales qui servent à nourrir le bétail dans la région, mais je ne peux pas évaluer exactement à combien se chiffrerait cette perte.

L'autre question que j'aimerais aborder est celle des inscriptions à la division scolaire de Rolling River; elles sont en baisse, et cela se poursuit comme le montre la pièce C. Si cela peut vous intéresser, en 1970, le nombre d'inscriptions à la division scolaire s'élevait à 3918. En 1982, c'est-à-dire 12 ans plus tard, le nombre d'inscriptions à la division scolaire avait baissé à 2257 élèves—une diminution de 1661 élèves. Il s'agit d'une brochure de 40 p. 100 du nombre d'inscriptions dans cette division scolaire. Le problème consiste donc évidemment dans le fait qu'il y a de moins en moins de contribuables dans les régions rurales et qu'ils doivent assumer des coûts de plus en plus élevés pour supporter, dans ce cas particulier, le système d'éducation dans cette région.

Ceci étant dit, je crois qu'on ne devrait pas modifier le tarif du Nid-de-Corbeau. Je crois que la loi devrait rester telle quelle. En tant que fermier, c'est la meilleure subvention qu'on peut m'accorder. La chose qui me préoccupe le plus dans cette affaire est que nous pouvons démontrer le genre d'impact économique que cela aura sur nos communautés parce que le projet de loi indique assez clairement les coûts supplémentaires qui seront encourus. Toutefois, en aucune occasion durant tout ce débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau et aucun document du gouvernement que j'ai pu consulter, nulle part on a indiqué clairement ce que seraient les avantages en argent. Mais c'est équilibré; on ne peut changer cela d'après moi.

Vous pouvez naturellement vous imaginer que je parle en tant que conducteur d'autobus scolaire et, si les inscriptions continuent de diminuer, on aura besoin de moins en moins de conducteurs d'autobus scolaires et le trajet sera plus long pour les élèves qui ont besoin d'être transportés à l'école.

**Le président:** Merci, monsieur Ross. Monsieur Taczynski.

**M. Mike Taczynski (présentation individuelle):** Très bien, monsieur le président. Avant de commencer à lire mon mémoire, puis-je d'abord faire quelques brèves remarques?

**Le président:** Oui monsieur.

**M. Taczynski:** M. James Rae du poste local de CBC a dit il y a quelques jours, en parlant du débat qui se déroule ici, qu'il n'y avait rien de plus *[inaudible—éditeur]* que la répétition...

## [Text]

What I have to offer is a revolutionary concept, startling, total utilization of railroads to their utmost potential and, in the present context, that is a startling concept. The attempt to do away with the Crowsnest Pass rate is a mental aberration that is hard to comprehend by any rational person. The railway system of transportation is the most efficient form of transportation ever devised. That is why it is so hard to understand the reasoning behind the strenuous efforts of the Minister of Transportation, the railway companies and even some of the leaders of the farm community. They seem to have been deluded into thinking that the farmers would benefit from reduction of railway transportation, tearing up of lines and paying five times as much for transporting a bushel of grain as they do under the Crow rate at present. If these people are a sample of leadership in the farm community, then God help the farm community.

The railways developed our country. They could sustain it. The Crow rate should be retained. Our railway enterprises should be merged under national ownership. Our commodities should be transported by rail. Trucks and buses should be used where there are no rails. Buses should be used to save on tires, maintenance and fuel. Service, both passenger and freight, should be frequent. Our society cannot afford the luxury of "compensation". Trains running along the highways run half empty, and on the highways the trucks and buses are half empty. If all transportation were integrated and rationalized, the efficiency would be so overwhelming that the Crow rates would pale into insignificance and enormous saving.

Our society cannot afford capitalism any more. It is a manifestation of the insanity of our economic system that we built thousands of miles of rails. We run a locomotive to distribute the grain cars once; then we run it again to collect the loaded cars and the line stands derelict the rest of the year. It is crazy.

**The Vice-Chairman:** Are you through, Mr. Taczynski.

**Mr. Taczynski:** Yes, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. I now call on Mr. John Wittekar.

**Mr. John Wittekar (Erickson, Manitoba):** Thank you. I also do not believe there should be any change in the Crow rate for the following reasons: There is an historical perspective here that I do not think we should easily write off. I am sure Sir John A. Macdonald is rolling over in his grave when he compares the financial empire CPR has built from benefits they received to build the railway with what it would cost them to move grain at the Crow rate. I think they can certainly afford it.

As far as the CNR is concerned, it is no problem to me to accept a subsidy for the movement of my grain. In the United

## [Translation]

Ce que j'ai à suggérer est une idée révolutionnaire, surprenante: l'utilisation totale des chemins de fer à leur maximum; dans le contexte actuel, il s'agit d'une idée suprenante. La proposition de retirer le tarif du Nid-de-Corbeau est une aberration mentale qu'une personne douée de raison peut difficilement comprendre. Le système de transport ferroviaire est la forme de transport la plus efficace jamais conçue. C'est pourquoi il est si difficile de comprendre le raisonnement qui motive les efforts acharnés du ministre des Transports, les compagnies de chemins de fer et même certains chefs de file des communautés agricoles. Il semble qu'on leur a fait croire que le fermier tirerait des avantages d'une diminution du transport ferroviaire, d'un démantèlement des lignes et d'une augmentation de tarif qui leur ferait payer cinq fois plus pour le transport d'un boisseau de céréales que cela leur en coûte actuellement en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Si ces gens représentent les dirigeants de la communauté agricole, que Dieu vienne en aide à la communauté agricole.

Les chemins de fer ont fait progresser le pays. Ils devraient continuer à le faire. Il faut maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. Nos chemins de fer devraient être nationalisés. Nos produits doivent être transportés par chemin de fer. On devrait utiliser les camions et les autobus là où il n'y a pas de chemin de fer. On devrait utiliser les autobus pour économiser sur les pneus, l'entretien et l'essence. Le service de chemin de fer, autant le service voyageur que le service marchandises, devraient être fréquent. Notre société ne peut se permettre le luxe des «compensations». Les trains qui circulent aux abords des autoroutes sont à moitié vides et, sur ces autoroutes, les camions et les autobus sont également à moitié vides. Si le transport était intégré et rationalisé, il pourrait être tellement efficace que les tarifs du Nid-de-Corbeau perdraient toute importance et les économies réalisées seraient énormes.

Notre société ne peut plus se permettre d'être capitaliste. Cela fait partie de notre système économique insensé que de construire des milliers de milles de chemins de fer. Les locomotives servent à distribuer les wagons à céréales une fois durant l'année, puis à les transporter une fois pleins, mais le reste de l'année, la ligne de chemin de fer n'est pas utilisée. C'est insensé.

**Le vice-président:** Avez-vous terminé, monsieur Taczynski?

**M. Taczynski:** Oui, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Je laisse maintenant la parole à John Wittekar.

**M. John Wittekar (Erickson, Manitoba):** Merci, Je suis d'avis moi aussi qu'il ne faut pas modifier le tarif du Nid-de-Corbeau pour les raisons suivantes: il y a une perspective historique dans cette affaire qu'il serait trop facile d'oublier, je crois. Je suis sûr que Sir John A. Macdonald se retourne dans sa tombe en comparant l'empire financier que le CP a édifié à partir de subventions qui leur ont été accordées pour construire le chemin de fer, et ce qu'il leur en coûte pour transporter les céréales au tarif du Nid-de-Corbeau. Je crois qu'ils peuvent certainement se le permettre.

Pour ce qui est du CN, je ne vois aucun problème à accepter une subvention pour le transport de mes céréales. Aux États-



## [Texte]

States, for example, if you compare everything, their subsidies are even higher than they are in Canada.

I think it is in the national interest to move grain. It earns foreign exchange with which people in Ottawa buy Japanese cars and Japanese electronics. And every time there is a threatened strike at one of the ports, the government always comes out with statements such that they will not tolerate a strike for very long because it is so strongly in the national interest to have the grain moved.

As has been stated previously, I do not think the grain farmers can afford additional freight rates.

• 1030

Grain prices are low right now. There is no light on the horizon for them increasing, especially to anywhere near the cost of production. One only has to look at the acres that are now out of production in the United States land bank to see what will happen if the price of grain and the demand start to go up: those acres will be rolled into production and price increases will be prevented.

I produce both grain and livestock on our farm, and if the Crow is presently producing distortions in the western livestock business, as has been stated by many groups, then the livestock people should solve those problems themselves rather than looking at the grain farmer and trying to take something away from him in order to solve them. We do not hear of a problem with distortion in milk production or chicken, turkeys or eggs, which are other parts of the livestock business, and I think the livestock producer has to look to these industries if he wants to solve his feed price.

One of the things that I fear especially about a change in the Crow is that it represents a move towards the American system of grain hauling, which is characterized by much longer hauls and fewer delivery points characterized by inland terminals. Variable rates have been mentioned several times, and if this becomes part of the package in effect it would kill our branch line. This, plus the lower farm gate price, is going to produce an accelerated move to larger units, fewer people in the country, and you just wonder how many farmers the government is looking at when they start designing strategies such as Crow change.

The division produced by this Crow change process, in my view, is unprecedented in western Canada. You have so many people saying that they represent farmers offering completely different strategies to try and resolve the Crow problem. I am sure it must be obvious to the committee that there is no western consensus for change. The only western consensus is a no change consensus.

## [Traduction]

Unis, par exemple, tout compte fait, leurs subventions sont même plus élevées qu'ici au Canada.

Je crois que le transport des céréales est dans l'intérêt national. Cela active le marché des changes, ce qui permet aux gens d'Ottawa d'acheter des voitures japonaises et des appareils électroniques japonais. De plus, chaque fois qu'il y a une menace de grève à l'un des ports, le gouvernement s'empresse toujours de déclarer qu'il ne tolérera pas une grève longtemps dans le transport des céréales car les intérêts nationaux en jeu sont trop importants.

Comme je l'ai déjà mentionné, je ne crois pas que les agriculteurs puissent se permettre de payer des coûts de transports supplémentaires.

En ce moment, le prix de grain n'est pas élevé et il n'y a pas d'augmentation en vue. Les prix n'atteindront certainement pas le coût de production. Il suffit de prendre le cas des États-Unis, où une superficie considérable des terres exploitables est actuellement en jachère, pour voir ce qui se produira si le prix du grain et la demande se mettent à augmenter: la superficie inexploitée sera ensemencée ce qui empêchera une hausse des prix.

Je suis à la fois éleveur et producteur de grain; si la subvention du Nid-de-Corbeau entraîne des distorsions dans le secteur de l'élevage dans l'Ouest, comme l'ont affirmé de nombreux groupes, il revient aux éleveurs eux-mêmes et non au producteurs de grain de résoudre ces problèmes; les éleveurs ne doivent pas chercher à enlever quelque chose aux agriculteurs pour régler leurs ennuis. On n'entend pas parler de distorsion chez les éleveurs de vaches laitières ou de volaille, qui eux aussi font partie du secteur de l'élevage, et j'estime que l'éleveur de bétail doit se tourner vers les autres tranches de ce secteur pour résoudre les difficultés qu'ils éprouvent en ce qui concerne le prix des céréales fourragères.

Ce qui m'inquiète tout particulièrement dans les changements proposés au tarif du Nid-de-Corbeau, c'est qu'il semble que l'on vise à adopter un réseau semblable à celui en vigueur aux États-Unis où l'on transporte le grain sur de très grandes distances pour le décharger à des points de livraison moins nombreux et qui sont, le plus souvent, des silos intérieurs. On a parlé à plusieurs reprises de tarifs variables mais, si l'on adopte cette formule, nous ne pourrions plus nous servir de nos embranchements. Ceci, en plus du prix moins élevé à la ferme, va donner lieu à une augmentation beaucoup plus rapide des grosses exploitations et par conséquent à une réduction du nombre des producteurs. C'est à se demander quel est le nombre d'agriculteurs le gouvernement a en tête avec un changement comme celui proposé relativement au tarif du Nid-de-Corbeau.

Le changement proposé au tarif du Nid-de-Corbeau n'a jamais, selon moi, donné lieu à une dissension semblable dans l'Ouest. On a entendu un très grand nombre de personnes, qui disent toutes représenter les agriculteurs, offrir des stratégies complètement différentes pour résoudre le problème du Nid-de-Corbeau. Je suis convaincu que le Comité se rend parfaitement compte que le changement proposé n'obtient pas le

[Text]

In closing, I would like to say that I feel the best strategy for this committee is to realize this and recommend that the Crow rate be retained.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Wittekar. I now call on Mr. Maguire.

**Mr. Larry N. Maguire (Elgin, Manitoba):** My name is Larry Maguire, from Elgin, Manitoba.

Mr. Chairman, House of Commons Agriculture committee members, in opening I would like to introduce myself by saying that I am a grain producer from Elgin, Manitoba. My father and I farm approximately 4,000 acres of land, which we seed mainly to cereals and oilseeds. I am making this presentation to you so that I can indicate to you some of my concerns with Bill C-155 and the proposals surrounding this legislation.

I feel that the railroads require more funds to guarantee grain movement now and in the future. I am prepared to pay more with guarantees from the railroads.

Having gone from the Gilson report to the February 1, 1983, Pepin announcement of the Western Transportation Initiative where there was no room for further compromise to the late April announcement of Bill C-155, I indicate to you that I was becoming more dejected with each announcement.

I have several concerns with the proposed bill. The changes in the present proposal are not found to be acceptable. Bill C-155 will not allow for the diversification necessary to develop the most beneficial marketing alternatives for grain producers in western Canada. I feel that by paying the Crow benefit directly to the railroads incentives for future development of processing on the Canadian prairies has been greatly set back.

I find the 6% maximum producer contribution to inflation for 1986 and beyond to be unacceptable. The contribution of pools' 3% would be more in line given the federal government's own projection for future inflation to be 6%.

I acknowledge that many producers are in favour of a safety net mechanism, but I do not support a net in which a producer's transportation charges are 10% of the weighted average export price of the six major grains. I feel that the historic value of 7% of the initial weighted average price of these grains would be a maximum.

Producers must maintain their rights also to the use of producer cars in the future system.

I see some inequities in the Senior Grain Transportation Committee as it has been outlined in that possibly too many elevator representatives would be on it. As I add them up, there would be seven as compared to only three producers. I feel that three members would be plenty for the grain company sectors. This reduction would require greater co-operation

[Translation]

consensus dans l'Ouest. En fait, c'est sur l'opposition à ce changement qu'il y a consensus.

Pour terminer, j'ajouterais que la meilleure stratégie que puisse adopter ce Comité est de se rendre à cette évidence et de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Wittekar. Je donne la parole à M. Maguire.

**M. Larry N. Maguire (Elgin, Manitoba):** Je suis Larry Maguire d'Elgin au Manitoba.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité de l'agriculture, j'aimerais tout d'abord me présenter: je suis producteur de grain à Elgin, au Manitoba. Mon père et moi-même exploitons environ 4,000 acres. Nous y cultivons surtout des céréales et des oléagineux. Mon intervention a pour objet de vous faire part de mes inquiétudes au sujet du projet de loi C-155 et des propositions auxquelles il a donné lieu.

J'estime que les chemins de fer ont besoin de ressources plus importantes pour assurer le transport du grain, que ce soit à l'heure actuelle ou dans l'avenir. Je suis disposé à payer davantage si les chemins de fer peuvent me donner la garantie d'un bon service.

Nous avons commencé avec le rapport Gilson puis, le 1<sup>er</sup> février 1983, puis nous avons eu la proposition Pepin concernant le transport dans l'ouest qui excluait toute possibilité de compromis et enfin, à la fin d'avril, le projet de loi C-155. Je dois vous avouer que mon découragement allait toujours en augmentant.

Le projet de loi me cause plusieurs inquiétudes. Les changements qui y sont proposés ne sont pas acceptables. Le projet de loi C-155 ne laisse pas suffisamment de latitude pour que les producteurs de grain de l'Ouest du Canada puissent avoir un choix avantageux de marchés. Je crois qu'en versant la subvention du Nid-de-Corbeau directement aux chemins de fer, on ne fait que décourager le développement du traitement des grains dans les provinces des Prairies.

A mon sens, il est inacceptable de fixer la part maximum de producteur, compte tenu de l'inflation, à 6 p. 100 pour l'année 1986 et les suivantes. La part des pools, soit 3 p. 100, est plus réaliste étant donné les prévisions de l'administration fédérale selon lesquelles l'inflation devrait être de 6 p. 100.

Je reconnais que de nombreux producteurs sont favorables à la soupape de sécurité mais, pour ma part, je ne suis pas favorable à une soupape où les frais de transport du producteur correspondent à 10 p. 100 du prix moyen pondéré à l'exportation pour les six principales céréales. Je considère que le pourcentage que l'on avait auparavant de 7 p. 100 du prix moyen pondéré constitue un maximum.

En outre, les producteurs doivent, dans le futur réseau, pouvoir conserver leurs wagons.

La composition du Comité supérieur du transport du grain est inéquitable. Comme on l'a d'ailleurs souligné, il est fort probable que le nombre des représentants des éleveurs sera indûment élevé. Si je ne m'abuse, il y en aurait sept comparativement à trois seulement pour les producteurs. Je crois qu'il est suffisant d'avoir trois représentants des compagnies de grain.



## [Texte]

between handling organizations before they meet on the SGTC.

Another problem with this body could be in undermining the powers of the grain transportation administrator. He would only be one of 21 men on the board.

However, my major concern deals with the method of payment of the \$651 million Crow benefit. If it is paid entirely to the railroads, the incentive for continued crop diversification or for livestock development will not be maximized. I feel that the better-than-normal grain movement achieved in recent years has been due to the recessionary effects that our economy has had on natural resources. When this recession lessens western Canada will have to be in a more sound economical position freight-wise or we will only move further towards the conditions of the late 1960s, poor grain prices coupled with poor grain movement.

The point is that the railroads must have sufficient funds to provide adequate freight in the future but these moneys must only be derived in a manner which will not minimize the marketing options of the prairie grain producers. We, as individuals and as co-operative organizations, should not be allowed to develop a selfish interest which would impede future development of our Prairie region.

Farmers must be allowed to maintain or to increase their present marketing options. This result will not be achieved under a pay-the-railroad bill.

No change in the Crow leaves us with the present unworkable alternative. The pay-the-railroad option is in the best interest of prairie pools as they handle the majority of the grain on the prairies. Some people believe that the best interest of the pools is the farmers' best interest. I do not always agree with this. I believe that their slogan of service at cost will cost me plenty if these elevator companies are allowed to keep their monopoly on grain handling that they will have with the payment to the railroads.

I have been a pool supporter for the past 15 years and a sub-district councillor for 10 of those years, but on this issue the pools do not express my viewpoint. They appear not to be concerned with creating or maintaining jobs in western Canada as long as they have a through-put through their facilities. Paying the railways helps elevators. This is their concern.

I do not feel that a payment to producers would jeopardize these companies as much as they presently believe. Basically grain would still move by rail, but producers wishing to grow special crops would not be penalized.

Also, I wish to see a viable livestock industry remain on the prairies as I annually sell feed grains to these local markets. However, I do not foresee a large increase in livestock numbers

## [Traduction]

Une telle réduction exigerait une collaboration plus soutenue entre les organismes chargés de la manutention avant que ces derniers se présentent au CSTG.

Je m'inquiète aussi du fait que ce Comité pourrait rogner les pouvoirs de l'administrateur. En effet, ce dernier n'aurait qu'une voix dans un comité comptant 21 membres.

Toutefois, ce qui m'inquiète le plus, ce sont les modalités de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau. Si la subvention est entièrement versée aux chemins de fer, cela veut dire qu'on renonce à encourager davantage les agriculteurs à diversifier leurs cultures et à faire plus d'élevage. Je pense que le niveau du transport du grain qui a été supérieur à la moyenne dans les dernières années est attribuable aux effets de la récession sur nos ressources naturelles. Lorsque viendra la relance économique, il faudra que l'Ouest canadien dispose de meilleures conditions pour ce qui est du transport à défaut de quoi nous nous retrouverons dans la même situation que dans les années 60 où les prix étaient peu élevés et le transport médiocre.

Il faut donc que les chemins de fer aient des fonds suffisants pour offrir des services de transport convenables mais les fonds qui lui seront versés ne doivent pas miner les possibilités de vente des producteurs de grains des Prairies. Nous ne devons pas, en tant que particuliers ni en tant que coopératives, avoir le droit de poursuivre des objectifs égoïstes qui nuiront au développement des Prairies.

Les agriculteurs doivent être capables de conserver ou de multiplier leurs possibilités de vente. Un tel objectif ne peut être atteint avec un projet de loi dans le cadre duquel on subventionne les chemins de fer.

En conservant le tarif du Nid-de-Corbeau, on reste dans une impasse. La subvention aux chemins de fer sert les intérêts des pools des Prairies étant donné que c'est vers eux qu'est acheminé le gros des récoltes de céréales. Certaines personnes croient que les intérêts des pools correspondent aux intérêts des producteurs. Je ne suis pas toujours d'accord. Je considère que le fameux service au prix coûtant risque de me coûter très cher si les éleveurs conservent le monopole sur la manutention du grain, que leur garantit le versement de la subvention aux chemins de fer.

L'appuie les pools depuis quinze ans et je suis conseiller de sous-district depuis 10 ans. Mais à ce chapitre, je ne partage pas leur point de vue. Ils ne semblent pas se soucier de créer des emplois ni même de maintenir le niveau de l'emploi dans l'Ouest canadien. Ce qui les intéresse, c'est que le grain soit acheminé vers leurs installations. La subvention de fer aide les éleveurs. C'est ce qui leur importe.

Je ne crois pas qu'en versant une subvention aux producteurs, les compagnies se trouveraient en aussi mauvaise posture qu'elles veulent le faire croire. Le grain continuerait d'être transporté par chemin de fer mais les producteurs qui désirent s'adonner à des cultures spéciales ne seraient pas pénalisés.

En outre, je suis intéressé à ce qu'il continue d'y avoir des éleveurs dans les Prairies car je vends chaque année des céréales fourragères dans ces marchés locaux. Toutefois, je n'entrevois pas, dans l'immédiat, d'augmentation de la

[Text]

in the immediate years, thus alleviating another concern of the prairie pools.

With these problems in mind, it appears to me that a blending of these options of payment is the best means to a solution. Therefore I support a freedom of choice combination of producer and railroad payments.

There have been several proposals for a freedom of choice amendment to Bill C-155. I am most familiar, as by now I am sure you are, with the proposals of the Manitoba Farm Business Association, the Double 80 from Alberta and the Manitoba livestock program backed by the Manitoba Farm Bureau. The result of these programs is basically the same, and barring a complete payment to producers they will have the next best impact on western Canada.

I see these freedom of choice proposals as a compromise from the pay-the-producer people at a time of year when farmers are their busiest. These proposals should be supported by pools because they address the problems of slippage, as the pools have described payments to producers who do not directly ship grain by rail. They also address the problems of resource neutrality, as I have mentioned, giving farmers freedom to choose which products they will produce.

In closing, I would like to express that I believe the objectives of your committee in this hearing should be to recommend a working alternative from these freedom-of-choice proposals. It is my concern that such an amendment will be in the long-term best interests of prairie farmers and therefore in the best interests of the total prairie economy.

I have also made just a few notes, Mr. Chairman, that I would like to share. I feel that the railroads are going to get their money in the end, regardless of the method of payment, because they will be paying the full Crow rate after the Crow benefit has been announced, but farmers will be able to have their freedom of choice regarding their farm plans.

• 1040

One other thing that has arisen this year is that my handling charges at my local elevator have increased 3.8¢ per bushel for number one red wheat for the 1983-1984 crop year over the past year. Very few people seem to notice this cost, which is more than the proposed increases in the freight change.

I also agree with comments that were made earlier that money that comes through the agricultural sector goes through the economy seven times. This has to create more jobs, in my view, than a direct payment to the railroads.

I believe I will end there. Thank you.

[Translation]

production chez les éleveurs de bétail, ce qui sans doute, enlève une épine du pied des pools des Prairies.

Compte tenu de ces facteurs, il me semble que la meilleure solution réside dans un compromis. C'est pourquoi je suis favorable à la formule du libre choix, c'est-à-dire au partage des subventions entre les producteurs et les chemins de fer.

De nombreuses propositions ont été faites pour que l'on intègre la formule du libre choix dans le projet de loi C-155. Je suis tout à fait au courant, comme vous l'êtes sans doute, de la proposition de la Manitoba Farm Business Association, de la proposition du Double 80 de l'Alberta et du programme d'élevage du bétail du Manitoba, qui est appuyé par le Manitoba Farm Bureau. Ces programmes visent tous les mêmes résultats, à défaut d'un paiement complet aux producteurs, ce sont ces programmes qui favoriseront le plus l'Ouest canadien.

Les propositions qui vont dans le sens du libre choix constituent, selon moi, un compromis de la part de ceux qui sont favorables au paiement des producteurs à une période de l'année où les agriculteurs sont le plus occupés. Les pools devraient appuyer ces propositions parce qu'elles tiennent compte du problème du glissement, occasionné selon eux, par le paiement de la subvention aux producteurs qui ne livrent pas leurs céréales directement par chemin de fer. Ces propositions servent également la neutralité en ce qui concerne le choix des cultures, parce que, comme je l'ai déjà signalé, elles laissent les agriculteurs libres dans leurs décisions.

En terminant, je tiens à vous dire que le but que doit poursuivre votre Comité, est, selon moi, de recommander des modalités d'application de la formule du libre choix. J'estime qu'à long terme une modification du projet de loi dans ce sens servira les intérêts des agriculteurs de l'Ouest et du même coup, l'économie des Prairies.

Enfin, monsieur le président, j'ai pu noter de certains points qui ont attiré mon attention et j'aimerais vous en faire part. Je pense que les chemins de fer recevront leur argent au bout du compte, quelle que soit la méthode de paiement retenue, parce qu'ils adopteront le tarif du Nid-de-Corbeau après l'annonce de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais les agriculteurs jouiront d'une liberté de choix dans l'exploitation de leurs fermes.

Un autre fait s'est produit cette année, les frais de maintenance à mon élévateur local ont subi une augmentation de 3.8 cents le boisseau pour le blé roux numéro un de la campagne agricole 1983-1984. Très peu de gens semblent se rendre compte de ces coûts, qui sont pourtant tous élevés que les augmentations proposées des prix du transport des grains.

Je suis également d'accord avec les observations qui ont été faites précédemment, à savoir que l'argent qui arrive dans le secteur agricole circule sept fois dans l'économie. À mon avis, cela doit créer plus d'emplois qu'un versement direct aux compagnies de chemins de fer.

Je crois que j'ai terminé, je vous remercie.



[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Maguire. I would like to call on Mr. Blaine Burton, please.

**Mr. Blaine Burton (Individual Presentation):** Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, to begin with I must say that I am grateful for having been given this opportunity to present my views on the prairie transportation system.

My family, my father, and I work together on an average size farm near Minnedosa, Manitoba. I have been growing wheat, barley and canola, with some rye, flax and specialty crops for 15 years now.

I am chairman of the local board of Manitoba Pool Elevators; I am entering my second three-year term as a municipal councillor; and I also belong to the Palliser Wheat Growers Association. This I am telling you not to blow my own horn, but to illustrate that I have seen a number of different views from different groups on western transportation policy. Having said that, I must point out that I am presenting my views and not necessarily the views of any of the above organizations.

In my view of the future Prairies, I would like to see a strong, healthy, and diversified economy. In the agriculture and food sector of that economy I would like to see more than just successful farms; I would like to see an active and vibrant processing industry. I want to see people going to work in oilseed crushing plants, in meat-packing plants, in food processing operations, in warehousing and distributing centres, in flour mills. I want to see expanded hog, poultry and dairy operations. In short, I want prosperity here, not merely subsistence. This utopian view is possible, but it is dependent on an effective transportation system.

Two variables of the transportation equation can affect the prairie future; these are cost and time. With cheap and fast transportation, secondary industry will locate near its markets rather than near its source of raw materials. As transportation costs rise and as time involved increases, it becomes more economically sensible to locate near the raw materials. In the food sector this is due more to cost than time, although with today's high interest rates and the need for a fast return on money invested, time is still an important factor. However, cost is the key. If it costs \$10 to ship a hundredweight of goods, then why not ship a hundredweight of high-cost value-added processed goods rather than a hundredweight of low-cost raw materials? The percentage that freight costs make up is much less in the high-cost hundredweight than in the low-cost one. Also, in most cases the total volumes are reduced, thereby easing the load on the system.

[Traduction]

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Maguire. J'aimerais maintenant donner la parole à M. Blaine Burton.

**M. Blaine Burton (présentation individuelle):** Je vous remercie, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, j'aimerais d'abord souligner que je suis heureux d'avoir la possibilité de donner mon avis sur le système de transport dans les Prairies.

Ma famille, mon père et moi-même travaillons ensemble sur une ferme de grandeur moyenne près de Minnedosa, au Manitoba. Cela fait maintenant quinze ans que je cultive le blé, l'orge et le colza canola, ainsi que le seigne, le lin et certains produits spéciaux.

Je suis président du conseil local du *Manitoba Pool Elevators*; je commence mon deuxième mandat de trois ans à titre de conseiller municipal et j'appartiens également à la *Palliser Wheat Growers Association*. Je ne vous dis pas tout cela pour me vanter, mais simplement pour vous montrer que j'ai obtenu de différents groupes divers sons de cloche sur la politique du transport dans l'Ouest. Cela dit, je dois vous souligner que je vais exposer ici mon propre point de vue, qui n'est pas nécessairement celui des organisations que je vous ai nommées.

Ce que j'aimerais pour l'avenir des Prairies, c'est une économie forte, saine et diversifiée. Dans le secteur agricole et alimentaire, j'aimerais non seulement que les fermes soient prospères, mais aussi que l'industrie du conditionnement soit bourdonnante d'activité. Je voudrais voir travailler les gens dans les usines de broyage de graines oléagineuses, dans les salaisons et les conserveries de viande, dans les usines de conditionnement des aliments, dans les centres d'entreposage et de distribution dans les minoteries. Je veux aussi que les industries avicoles, porcines et laitières prennent de l'expansion. Bref, ce que je veux pour notre région c'est la prospérité et pas simplement la capacité de subsister. Cette vision utopique des choses peut devenir réalité, mais il nous faut pour cela un système de transport efficace.

Dans le domaine du transport, deux variables pourront influencer sur l'avenir des Prairies; ce sont les coûts et le temps. Si le transport est peu coûteux et rapide, l'industrie secondaire s'installera près de ses marchés et non à proximité des sources de matières premières. Mais lorsque les coûts du transport augmentent et qu'il faut composer avec des délais plus longs, il devient plus rentable d'établir les industries près des centres de production et la manière première. Dans le secteur alimentaire, les coûts jouent davantage que le temps, quoique avec les taux d'intérêt élevés que nous connaissons et la nécessité que l'argent rapporte vite, le temps est tout de même encore un facteur important. Les coûts restent cependant l'élément clé. S'il en coûte \$10 pour expédier cent livres de marchandises alors pourquoi ne pas expédier cent livres de produits transportés dont la valeur ajoutée est élevée plutôt que cent livres de matières premières, dont la valeur est faible? Les coûts du transport se trouvent à représenter un pourcentage beaucoup moindre du coût total dans le cas de marchandises à valeur ajoutée élevée que dans l'autre. Par ailleurs, dans la plupart des cas, le volume total transporté est également moindre ce qui surcharge moins le système.

## [Text]

The lumber industry quit shipping unfinished products a long time ago. There is no reason why the agricultural industry could not do the same. This locating of industry near its raw materials as transportation costs rise is the natural course of commerce. However, this course has been distorted and will eventually stop because of a legislatively enforced restriction called the Crowsnest Pass freight rates. When transportation costs started to rise in the early 1960s, the aforementioned industries should have located here on the Prairies. However, this legislation made it cheaper to simply ship the raw grain and process it elsewhere.

If the western farmer were content simply to grow grain, and if he were also content to watch his children leave home to find jobs in the east or on the west coast, where the industries lie, then I would end my brief here by advising this committee not to change the Crow. However, most of us out here are not content with what is happening. Most of us agree that the Crow must go; the lack of consensus is due to how it must go. As I see it, there are three solutions.

First, we can continue to give the railroads an ever-increasing subsidy to move grain cheaply. This would give the railroads more money, but nothing else would change. Grain would still be shipped raw for export, processing would cease to exist, jobs would be lost, etc. Therefore, combined with this subsidy we would also have to apply subsidies to finished products, to beef, hog and poultry growers, to flax and canola crushing plants, to corn and sugarbeet growers, to alfalfa pelleting operations, to special crops—in short, to each and every industry, large or small, that wanted to locate here and export abroad. Where those industries were competing with other industries who were supplying similar markets but from a different raw source, there would also have to be a subsidy. The bureaucratic hodge-podge that this would create would stagger the imagination, and the tax burden that this would create would break the country. Therefore I feel this solution is impractical.

Another solution would be total government abstinence. This would allow the natural commercial flow to begin again, but the immediate results would be catastrophic. The farmer's shipping costs would jump five or sixfold; his grains' value would drop by the amount of the freight increase; some grains like oats and barley would be worthless; farmers would be bankrupt; in another year the prairie economy would be bankrupt. This is clearly not a solution.

The third solution is a compromise, with farmers paying more and government paying more. As a farmer, I am willing to pay more—provided I get something in return. Initially I

## [Translation]

Dans l'industrie du bois, on a cessé depuis longtemps de transporter des produits finis. Rien n'empêche l'industrie agricole de faire de même. Il est normal que les industries s'installent près des centres de production des matières premières au fur et à mesure que grimpent les frais de transport. Cette façon de procéder a cependant été perturbée et finira même par ne plus avoir cours à cause d'une restriction imposée par la loi, du nom de taux de transport des marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau. Lorsque les coûts du transport ont commencé à monter au début des années 60, les industries que j'ai mentionnées auraient dû venir s'installer ici dans les Prairies. Toutefois, à cause de cette loi, il était moins cher d'expédier le grain à l'état brut et de le faire conditionner ailleurs.

Si le fermier de l'Ouest se contentait de cultiver le grain, et s'il était heureux de voir ses enfants quitter la maison pour aller chercher du travail dans l'Est ou sur la côte ouest, là où se trouvent les industries, mon exposé se terminerait ici et je conseillerais aux membres du Comité de ne pas changer la loi du Nid-de-Corbeau. Mais pour la plupart, nous sommes mécontents de ce qui se passe, et pensons que le taux du Nid-de-Corbeau doit disparaître. C'est sur la façon de le faire disparaître, qu'il n'y a pas consensus. D'après moi, il y a trois solutions.

Premièrement, nous pouvons continuer à donner aux compagnies de chemins de fer des subventions toujours plus élevées pour transporter le grain à bon marché. Ces compagnies auraient ainsi plus d'argent, mais rien d'autre ne changerait. On expédierait toujours le grain brut à des fins d'exportation, il n'y aurait plus de conditionnement, des emplois disparaîtraient, etc. Donc, en plus de cette subvention, il faudrait également accorder des subventions pour les produits finis, aux éleveurs de boeuf, de porc et de volaille, aux usines de broyage des graines de lin et de colza canola, aux producteurs de maïs et de betteraves à sucre, pour la production de la luzerne granulés et les cultures spéciales, bref, à toutes les industries, petites et grandes, qui voudraient s'installer ici et exporter à l'étranger. Si ces industries entraient en concurrence avec d'autres approvisionnant les mêmes marchés mais à partir de sources de matières premières différentes, il faudrait là encore donner des subventions. Cette façon de faire entraînerait un méli-mélo inimaginable et la charge fiscale qu'il faudrait imposer détruirait le pays. J'estime donc que cette solution n'est pas applicable.

Une autre solution serait que le gouvernement n'intervienne pas du tout. Cela ferait reprendre librement les opérations commerciales, mais les résultats immédiats seraient catastrophiques. Les frais d'expédition des fermiers seraient cinq ou six fois supérieurs. La baisse de la valeur du grain serait proportionnelle à l'augmentation des frais de transport. Certaines céréales, telles l'avoine et l'orge, ne vaudraient plus rien. Les fermiers feraient faillite et un an plus tard, l'économie des Prairies serait détruite. Cela n'est manifestement pas une solution.

La troisième solution consisterait à faire un compromis: que les fermiers paient pour et que le gouvernement paie plus. En tant que fermier, je suis prêt à payer plus, pourvu que



## [Texte]

would want to see my grain move sooner, thereby saving interest and storage costs. In 1980 the amount of grain left on Manitoba farms as of July 31, the end of the crop year, amounted to \$148 million. This is an increase from \$7.014 million left in 1950, and statistics show that this amount will continue to increase unless change takes place. Holding this grain for months longer than is necessary is costing Manitoba farmers millions of dollars annually. It could amount to hundreds of millions over the next 10 years. Certainly this cost of holding grain could be applied to increased freight costs.

As is shown by the graph at the end of my brief, the amount a farmer pays for freight could be increased five times and his price-freight ratio would still be better than it was in 1897, when Crow rates began. The government should also pay more, because grain exports improve Canada's balance of trade, thereby benefiting all Canadians.

In summary, I agree with Manitoba Pool Elevators' freight rate policy, which will, and I quote:

... allow regional development, maximum processing within Canada, and will protect the interests of shippers in cases where there is a lack of effective competition.

However, I disagree with their stand to pay the railroads directly, for this would only serve to create that lack of effective competition. If the farmers are paid the government benefit, their freedom of choice on how they want to move the grain will be maintained and the railroads will not have the complete monopoly of grain movement. I believe it is the duty of a freely-elected democratic government to protect its citizens' freedom to choose their own destiny and also to protect them from monopolies.

To pay the railroads directly would not only eliminate competition today, but it would close the door on any future innovations designed to improve the system. Who knows, we might want to use pipelines somewhere down the road. Let us not close the door on future systems or on future prosperity.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Burton. I now call on Mr. Henry Lepp, please.

**Mr. Henry Lepp (Individual Presentation):** Mr. Chairman, gentlemen of the committee, I also consider it a privilege to be asked to make some remarks here this morning. Indeed, I consider it an honour.

## [Traduction]

j'obtiens quelque chose en retour. Tout d'abord, j'aimerais que mon grain soit transporté plus vite, ce qui me permettrait de payer moins d'intérêt et de frais d'entreposage. En 1980, au 31 juillet, date de la fin de la campagne agricole, il y avait encore sur les fermes du Manitoba pour 148 millions de dollars de grains, ce qui est 7.014 millions de dollars de plus qu'en 1950, et les statistiques démontrent que cette tendance à la hausse se poursuivra à moins qu'un changement ne se produise. Le fait de garder ce grain des mois inutilement des millions de dollars par année aux fermiers du Manitoba. Au cours de la prochaine décennie, ces coûts pourraient représenter des centaines de millions de dollars. On pourrait certainement utiliser ces sommes pour payer une partie des frais de transport plus élevés.

Comme on peut le voir sur le graphique figurant à la fin de mon mémoire, les frais de transport des fermiers pourraient quintupler et le transport prix-frais de transport être encore plus avantageux qu'il ne l'était en 1897, au moment où les taux du Nid-de-Corbeau ont commencé à être appliqués. Le gouvernement devrait également payer plus parce que les exportations de grains améliorent la balance commerciale du Canada, ce qui profite à tous les Canadiens.

Bref, je suis d'accord avec la politique du *Manitoba Pool Elevators* pour ce qui est des taux de transport des marchandises, politique qui, et je cite:

... permettra le développement régional et le conditionnement de la plus grande quantité possible de produits au Canada; elle protégera également les intérêts des expéditeurs advenant qu'une concurrence efficace vienne à manquer.

Je ne suis pas d'accord avec eux pour dire qu'il faut payer directement les compagnies de chemins de fer, parce que je crois que cela entraînerait justement un manque de concurrence efficace. Par contre, si la subvention gouvernementale est remise aux fermiers, ces derniers pourront toujours choisir comment ils veulent transporter leur grain et les compagnies de chemins de fer n'auront pas le monopole total du mouvement des grains. Je crois que c'est le devoir d'un gouvernement élu démocratiquement de sauvegarder la liberté de ses citoyens de choisir leur destinée, et de les protéger des monopoles.

En payant directement les compagnies de chemins de fer, non seulement éliminerait-on la concurrence aujourd'hui, mais on rendrait impossible toutes les innovations susceptibles d'améliorer le rendement du système dans l'avenir. Qui sait si nous ne voudrions pas utiliser des pipelines à un moment donné. Ne fermons donc pas la porte ni aux systèmes ni à la prospérité qui pourraient être établis ou survenir dans l'avenir.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Burton. Je demanderais maintenant à M. Henry Lepp de bien vouloir se présenter.

**M. Henry Lepp (présentation individuelle):** Monsieur le président, messieurs du Comité, j'estime également que c'est un privilège de pouvoir présenter mes commentaires ici ce matin. En fait, c'est pour moi un honneur.

## [Text]

I would like to open by saying that the remarks I am making this morning are in line with what the chairman suggested originally, that the Crow rate would be changed. The remarks I am making are relative to how it will be changed and also relative to how the Crow benefit shall be disbursed.

Gentlemen, my name is Henry Lepp. I am President of Riverdale Grain Ltd., a family-owned grain handling and drying and producing company. We are also in the business of growing wheat, corn, sunflowers, barley, flax, and rapeseed, together with my sons.

The opinions expressed are those of the company, and are also believed to be the views of many young industrious farmers who still expect to be in business in the 1980s and also in the 1990s. My submission has the intent of an overview in our short timeframe and is mentioned as a point of concern.

We are of the conviction that the Crow benefit payment should be paid to the farmer-producer, and the railways in turn be paid a fair and profitable freight rate.

## • 1050

Of the complex formulas which have been explained in detail—and I did have the privilege of sitting through some of these on Thursday, I believe—it would be the formula that would relate to production versus the performance by the railroads with which we would be most in agreement. We feel that the benefits would be, percentage-wise, reduced by an over-complex formula. Furthermore, our fear is that the overregulated bureaucracies are more subject to unfortunate violations and also make the special case situations more difficult, in our judgment.

We are not advocating an oversimplified disbursement. However, we favour the establishment of all pricing on a competitive and freedom-of-choice and performance basis.

It would be the formula with production versus performance by the railroads with which we would be most in agreement, and we are convinced that a further erosion of basic choice and freedom for the farmers would take place should the present Bill C-155 be implemented in its present form. We believe it would have a disastrous effect, actually exporting our livestock and our hog-feeding and other related industries. As was indicated earlier, many of these enterprises are already in extremely low net income positions.

In our opinion, in striving for fairness and equality, we should not lose sight of our goals: for example, to get our products to export position at a competitive price. Obstacles in the system must be minimized and co-ordination of every aspect of the trade is essential.

Whatever the final settlement, gentlemen, harmony in the system and interprovincial relations are vital and we all want to dedicate ourselves to this end. We want to see the issue at hand settled soon. Regardless of the outcome, let us keep our priorities in a spirit of individual freedom. Thank you.

## [Translation]

J'aimerais commencer par dire que je suis d'accord avec la déclaration qu'a faite précédemment le président, à savoir que le taux du Nid-de-Corbeau doit être modifié. Mes observations vont porter sur la façon de le modifier et sur la façon dont la subvention devrait être accordée.

Messieurs, je m'appelle Henry Lepp. Je suis président de la *Riverdale Grain Ltd.*, une compagnie familiale de manutention, de séchage et de production du grain. Je cultive également avec mes fils, du blé, du maïs des graines de tournesol, de l'orge, du lin et du colza canola.

Les opinions que je vais exprimer sont celles de la compagnie, que partagent également croit-on de nombreux jeunes fermiers travailleurs qui espèrent encore pouvoir être en affaires dans les années 80, et dans les années 90. Mon exposé se veut un survol rapide—compte tenu du temps dont nous disposons de questions qui nous tiennent à coeur.

Nous croyons que la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être versée au fermier-producteur, et qu'on devrait payer en retour aux compagnies de chemins de fer un taux juste et rentable pour le transport du grain.

Parmi les formules complexes qui ont été expliquées en détail—et j'ai le privilège d'en étudier quelques-unes jeudi, je crois—c'est celle qui, à notre avis, permettrait le meilleur rapport entre la production et le rendement des compagnies de chemin de fer. Selon nous, une formule trop complexe réduirait le pourcentage de profit. En outre, nous pensons que plus une administration est réglementée, plus elle risque de susciter des violations et plus le règlement des cas spéciaux sera compliqué.

Nous ne préconisons pas pour autant une simplification excessive du système de déboursé. Néanmoins, nous sommes en faveur de l'établissement de tous les prix en fonction de la concurrence, du libre choix et du rendement.

Si l'on tient compte du rapport production-rendement, pour les chemins de fer, c'est la formule qui nous conviendrait le mieux, et nous sommes convaincus que si le projet de loi C-155 est appliqué tel quel, il diminuera les possibilités de choix et la liberté des exploitants agricoles. En effet, les répercussions seraient désastreuses, et nous serions témoins d'une «exportation» de notre bétail et de nos provenances ainsi que des industries connexes. Comme on l'a déjà mentionné, bon nombre de ces entreprises touchent déjà un revenu très maigre.

À notre avis, dans notre enquête pour la justice et l'égalité, nous ne devrions pas perdre de vue nos objectifs: par exemple, réussir à fixer un prix concurrentiel pour les produits que nous voulons exporter. Il est essentiel de réduire les obstacles du système et de coordonner tous les aspects du commerce.

Quelle que soit l'entente finale, messieurs, il est indispensable de créer une certaine harmonie au sein du système et dans les relations interprovinciales, et nous avons tous l'intention de nous consacrer à la réalisation de cet objectif. Nous voulons que cette question soit réglée sans tarder. Quels que soient les



[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Lepp. I now call on Mr. Neil to question. Mr. Neil, please.

**Mr. Neil:** I will be very brief, Mr. Chairman. I would like to address a question to Mr. Spencer.

One of our concerns, I think, as members of Parliament representing rural constituencies, is the effect of the high escalation of input costs to the farmer. We realize that an increase in the Crow rate would have quite an impact on the input costs. But we are also concerned, for example, with the increase in the cost of fuel, which has gone up in a few years from about 18 cents a gallon to about \$1.80 a gallon. Most of that increase has been federal and provincial government taxes. In addition, we are concerned about elevation charges. We have some figures which indicate that elevation charges have gone, up on the average, approximately 20% a year for the last 10 years.

I am wondering, Mr. Spencer, if you or any of the other witnesses have done a study of the impact of these increases in fuel charges and elevation charges on your community.

**Mr. Spencer:** Mr. Chairman, of course any increase in costs at the present time to farmers is devastating, when we are at the limit of our capacity at the present time. I think that probably the federal government could help, and even the provincial governments, in probably reducing if not taking that tax off fuel. It would make a big difference. I would agree with you. Does that answer your question?

**Mr. Neil:** What about the elevation charges?

**Mr. Spencer:** Well, the elevation charges of course is another factor, again, of farmers' costs. One of the reasons, I think, that farmers have gone to producer cars—I do not know if I am answering your question—in that respect is that they are getting away from the handling charges on grain. I think that is why there has been a big increase in producer cars, rather than using their own local elevators. At least, that is the way it is in our area, anyway.

Did that answer your question?

**Mr. Neil:** That is a good comment. I am wondering if you feel that producer cars are a good thing?

**Mr. Spencer:** Oh, I really do. Yes, I think they are. I think in a way they are hurting, probably, some of our own local elevators but the handling charges themselves have escalated to such a point that farmers are being forced to use producer cars more. I think that is what is happening. There has to be some rationale in that area for farmers because I think they

[Traduction]

résultats, nous devons faire passer avant tout la liberté individuelle. Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Lepp. J'invite maintenant à M. Neil à poser les questions. Monsieur Neil, s'il vous plaît.

**M. Neil:** Je serai très bref, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Spencer.

En tant que députés qui représentent des circonscriptions rurales, l'une de nos préoccupations, je pense, est l'effet que pourrait avoir une forte hausse du coût des intrants sur l'exploitant agricole. Nous nous rendons compte qu'une augmentation du taux du Nid-de-Corbeau aurait des répercussions considérables sur le coût des intrants. Mais nous nous inquiétons également, par exemple, de l'augmentation du prix de l'essence, qui est passé en quelques années d'environ 18c. le gallon à 1.80 dollar. Or, cette augmentation est surtout due à l'augmentation des taxes fédérales et provinciales. En outre, nous nous préoccupons des frais d'élévateurs. Selon les statistiques que nous avons recueillies, au cours des dix dernières années, les frais ont augmenté, d'environ 20 p. 100 par an.

Je me demande, monsieur Spencer, si d'autres témoins et nous-mêmes avez analysé les répercussions de ces augmentations du prix de l'essence et des frais d'élévateurs sur votre collectivité.

**M. Spencer:** Monsieur le président, il est certain qu'à l'heure actuelle, toute augmentation des coûts pour les exploitants agricoles est catastrophique, puisque nous avons atteint les limites de notre capacité. À mon avis, le gouvernement fédéral et même les gouvernements provinciaux, pourraient remédier à ce problème, en réduisant voire en supprimant la taxe sur l'essence. Cela ferait une énorme différence. Je suis d'accord avec vous. Ai-je répondu à votre question?

**M. Neil:** Que dites-vous des frais d'élévateurs?

**M. Spencer:** Eh bien, les frais constituent un autre facteur d'accroissement des coûts des exploitants agricoles. Selon moi, l'une des raisons pour lesquelles les exploitants agricoles ont préféré utiliser les wagons des producteurs—je ne sais pas si je répond à votre question—à cet effet, c'est parce qu'ils évitaient ainsi de payer des frais de manutention des grains. C'est ce qui explique, selon moi, l'importante augmentation des wagons de producteurs, vu que les exploitants agricoles préféreraient renoncer à l'utilisation de leurs propres élévateurs locaux. C'est du moins ce qui se passe dans notre région.

Ai-je répondu à votre question?

**M. Neil:** C'est un commentaire pertinent. Je me demande si vous pensez que les wagons de producteurs sont une bonne chose?

**M. Spencer:** Absolument; je suis persuadé que c'est une bonne chose. Je crois que d'une certaine façon, cette pratique nuit à certains de nos exploitants d'élévateurs locaux, mais les frais de manutention ont tellement augmenté que les agriculteurs sont obligés d'utiliser davantage les wagons de producteurs. Je crois que c'est ce qui se passe. Il faut bien expliquer l'attitude des exploitants agricoles, car ils n'hésiteraient pas

[Text]

would still sooner use their own elevator facilities if they were at a reasonable rate.

**Mr. Neil:** Have you made any representations with respect to the increase in elevation charges?

**Mr. Spencer:** No.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Now I call on Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to also make a short comment and address a question to Mr. Spencer.

My remarks, Mr. Spencer, relate to your position heading an advisory committee for the Parklands that you referred to. I wonder if you would enlarge a little on the term "Parklands" as it applies in Manitoba. I can only assume that they represent a fairly extensive agricultural part of the province that perhaps is less productive in total than, shall we say, the Portage plains or something like that.

First of all, is that a fair assumption? Would you tell us a little more about the Parklands?

**Mr. Spencer:** No, Mr. Chairman. Actually, it represents a fairly large productive portion that takes in part of Charlie Mayer's constituency, all of Laverne Lewycky's constituency, and it does take in—I have mentioned some of the towns—there is Swan River, it goes north to Swan River. It takes in Ste. Rose, Dauphin, Grandview, Roblin, Russell. It is set up with four representatives from each one of those areas. The vice-president is here, Neil Brown from Swan River. So it is a fairly wide, loosely knit organization and it does have fair area representation.

**Mr. Hargrave:** Mr. Spencer, in that list that you have, you listed 13 towns or communities in your presentation. Does that pretty well take care of what you are referring to as the Parklands?

**Mr. Spencer:** That is right, Mr. Chairman, yes.

**Mr. Hargrave:** Tell me a little about what has happened, if there has been any change in land values in these Parklands, say, beginning in 1982—which was a terrible year, I think, for agriculture all over western Canada. In fact, for all over Canada. Are those Parkland land values—have they stopped increasing? Have they decreased somewhat? How do they compare in general with other parts of Manitoba? Agriculturally speaking, of course.

**Mr. Spencer:** Mr. Chairman, again I think land values over the past two years have decreased in our area. I believe—I am just using the figures off the top of my head—but it would be somewhere between a 12% and 20% decrease over the last two years in land values in our area due to the depressed condition of the farm economy.

[Translation]

une seconde, je pense, à utiliser leur propre élévateur si les frais imposés étaient raisonnables.

**M. Neil:** Avez-vous fait des démarches quelconques en ce qui concerne l'augmentation des frais d'élévateurs?

**M. Spencer:** Non.

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le vice-président:** J'invite maintenant M. Hargrave à faire ses commentaires.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le Président. Monsieur le Président, j'aimerais également faire un bref commentaire et poser une question à M. Spencer.

Mon commentaire, M. Spencer, se rattache à votre rôle de chef d'un comité consultatif pour les Parklands, dont vous avez fait mention. Je me demande si vous ne pourriez pas apporter un peu plus de précision sur le terme «Parklands» tel qu'il s'applique au Manitoba. Je ne peux que supposer que ce terme représente une région agricole assez vaste dans cette province, région dont la production totale serait, disons-le, moins importante que celle des plaines du Portage ou d'une autre région semblable.

Tout d'abord, est-ce que mes suppositions sont justes? Pourriez-vous nous donner plus de détails sur les Parklands?

**M. Spencer:** Non, monsieur le président. A vrai dire, il s'agit d'une assez grande région productive, qui englobe une partie de la circonscription de Charlie Mayer, toute la circonscription de Laverne Lewycky et également—j'ai déjà mentionné quelques-unes des villes—la région de Swan River, vers le nord jusqu'à cette ville. Cette région englobe aussi Sainte-Rose, Dauphin, Grandview, Roblin et Russell. Ce comité se compose de quatre représentants de chacune de ces régions. Le vice-président M. Neil Brown, de Swan River, est d'ailleurs ici. Il s'agit donc d'un comité relativement vague, sans structure rigide, qui représente assez bien la région.

**M. Hargrave:** Monsieur Spencer, dans la liste que vous nous avez donnée, vous avez énuméré 13 villes ou villages. Est-ce que ces agglomérations représentent assez fidèlement la région des Parklands?

**M. Spencer:** C'est juste, monsieur le président, en effet.

**M. Hargrave:** Dites-moi un peu ce qui s'est passé. Y a-t-il eu des changements en ce qui concerne la valeur des terres dans cette région des Parklands, disons, au début de 1982—année catastrophique, je pense, pour les agriculteurs dans tout l'Ouest du Canada, en fait, dans tout le Canada. Est-ce que la valeur des terres des Parklands—a-t-elle cessé d'augmenter? A-t-elle un peu diminué? Comment peut-on les comparer en général à d'autres parties du Manitoba? Sur le plan agricole, bien sûr.

**M. Spencer:** Monsieur le président, encore une fois, je pense que la valeur des terres au cours des deux dernières années a diminué dans notre région. Je crois—j'utilise simplement les chiffres qui me viennent à l'esprit—que la valeur des terres de notre région a diminué d'environ 12 à 20 p. 100 depuis deux ans. Cette diminution est due à la crise de l'économie agricole.



[*Texte*]

**Mr. Hargrave:** Is that decrease—and I agree that there has been a general decrease over a lot of our farmlands in western Canada—but is that decrease in this Parkland area similar to the decrease all across Manitoba?

**Mr. Spencer:** I would say it is in line, probably a little more or a little less than in some areas.

**Mr. Hargrave:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Althouse, please.

**Mr. Althouse:** Thank you. I think I would like to address my one question to Mr. Nicholson who had an excellent brief and who did a bit of an analysis of the benefits to be received by the farm community from increasing processing, which this proposal we have before us is supposed to create.

You noted that even under the subsidized Crow rate, flour milling is pretty well gone. We heard from one of the maltsters in Winnipeg who indicated that without Crow, their business would probably either have to leave this part of western Canada or perhaps consider going out of business on an export basis. We heard from meat processors in Edmonton who indicated that they could see no visible expansion in export sales from what they have been attempting to achieve in the last 10 or 15 years.

What product is going to be processed, in your estimation, under the proposed bill? Will the processing that takes place at the farm level now, where farm-produced grain goes into livestock and to produce milk, meat, eggs, poultry—will there be a shift from those kinds of operations to the so-called commercial-type operations? Or will even that kind of shifting take place? What is the advantage in processing, as you see it, as a producer who has apparently looked at the overall market demand in making your assessment?

**Mr. Nicholson:** I hope I have understood your question correctly. As I see it, there will be no additional processing, either in livestock or any kind of food processing industries.

The advantages to the producer would be nonexistent, at any rate. The only way processing can develop in the west is through the farmers taking less for their product. As I see it, most of our grain produced must go for export. There is certainly nothing else we can do with it. Major importing countries such as Japan or the Soviet Union do not want flour, they do not want canola oil. They want the grains themselves. They will do their own processing. I do not see any way of getting around this as far as the major portion of our production goes, and to try and create a secondary industry simply by giving the farmers losses is sheer stupidity, in my opinion.

[*Traduction*]

**M. Hargrave:** Est-ce que ces diminutions—et je reconnais qu'il y a eu une diminution générale de la valeur de nos terres agricoles dans l'Ouest du Canada—mais est-ce que cette diminution dans la région des Parklands équivalait à la diminution de toutes les autres terres du Manitoba?

**M. Spencer:** Elle est probablement à peu près équivalente à celle des autres régions.

**M. Hargrave:** Merci.

**Le vice-président:** Monsieur Althouse, s'il vous plaît.

**M. Althouse:** Merci. J'aimerais poser une question à M. Nicholson, qui a fait un excellent exposé et analysé grossièrement les bénéfices que les exploitants agricoles pourraient tirer d'un traitement accru, résultat que prévoit le projet de loi à l'étude.

Vous avez remarqué que, malgré les subventions du Nid-de-Corbeau, les minoteries ont pour ainsi dire disparu. D'ailleurs, l'un des exploitants de malterie de Winnipeg a précisé que, sans ces subventions, son entreprise aurait probablement dû quitter cette région de l'Ouest du Canada, ou envisager d'ouvrir ses portes à l'exportation. Or, des exploitants d'entreprises de transformation des viandes à Edmonton nous ont indiqué qu'ils n'entrevoient pas, à court terme, d'augmentation de leurs exportations, à en juger par les maigres résultats atteints depuis 10 ou 15 ans.

Selon vous, quel produit sera traité, grâce à l'adoption du projet de loi proposé? Est-ce que les produits traités actuellement dans les exploitations agricoles, ou les céréales cultivées servent à la fabrication de provende et indirectement à la production de lait, de viande, d'oeufs et de volaille... Y aurait-il un déplacement de ce genre d'activités vers des activités de type commercial? Ou y aura-t-il un déplacement quelconque? À votre avis, en tant que producteur qui avez apparemment fondé votre évaluation sur une étude de la demande générale du marché, quel est l'avantage du conditionnement?

**M. Nicholson:** J'espère avoir bien compris votre question. Je ne pense pas que d'autres entreprises de conditionnement, qu'il s'agisse du bétail ou de toute autre entreprise de conditionnement des aliments, posent plus de conditionnement.

Le producteur ne réaliserait donc absolument aucun profit. L'industrie de conditionnement dans l'Ouest ne pourrait prendre de l'essor que si les exploitants agricoles utilisaient pour leurs besoins une moins grande partie de leurs produits. D'après ce que je constate, la plupart des céréales que nous produisons doivent être exportées. Il n'y a pas d'autre solution. Les principaux pays importateurs, tels que le Japon ou l'Union soviétique, ne veulent pas de farine, ni d'huile de canola. Ils veulent les grains. Ils s'occuperont eux-mêmes du conditionnement. Tant que la majeure partie de notre production est exportée, je ne vois pas d'autre moyen de contourner le problème. Par ailleurs, il serait absolument stupide d'essayer de créer une industrie secondaire en obligeant simplement les exploitants agricoles à subir des pertes.

[Text]

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would just like to point out to the committee that most of the producers in front of us are either from my constituency or live very close to it, with the exception of Mr. Taczynski. They have travelled a considerable distance to be here, and it is certainly nice to see them.

I think one of the concerns that all of us have to address is how we keep costs down to the producer. I was interested, Mr. Maguire, in your comments about the inflation factor as far as it relates to railway costs. That has been one of the concerns that I have tried to express, and it has been expressed by other members of the committee.

I would like to ask you, as a method of keeping railway costs down, what your comments would be on a system whereby, instead of the producer picking up the first percentage points of an inflation factor that the railways determine, the railways either would themselves pick up the first three percentage points or some percentage points or share with the producer and the government in any inflationary prices that the railways have on their costs. Would that also, in your opinion, help to keep the costs down as far as producers are concerned?

**Mr. Maguire:** I think it might help control some of the railroad input into it, Mr. Mayer. My feeling was that in light of the government's having indicated that 6% or less would be the future inflation maximum farmers should not be forced to pick up the total 6%. I feel that there are more benefits in grain to Canada as a whole than just to put the burden on the producer.

But I do suppose I would have to agree with you that I would feel that if the railways were involved in that percentage of inflation rate that is to be expected it might help control their costs.

**Mr. Mayer:** So you would support an amendment that would have that kind of an intent, I take it?

**Mr. Maguire:** I think I could, yes.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. This concludes the questioning of this . . .

**Mr. Neil:** On a point of order, I think it should be brought to the attention of the committee that one of the witnesses, Mr. Taczynski, is a writer of some note and reputation. He has a regular column in *The Grain News*, and we would like to welcome him here.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Taczynski:** Thank you, sir.

**The Vice-Chairman:** Thank you for that remark, and congratulations.

I want to thank the witnesses for being here, and we will certainly take your representations into consideration.

We will call on the next group, please. I would like to call on the following witnesses if they are here present: Mr. Gary

[Translation]

**M. Mayer:** Merci bien, monsieur le président.

Je voudrais simplement dire au Comité que la plupart des producteurs ici présents viennent de ma circonscription ou des environs, sauf M. Taczynski. Ils viennent de très loin. Nous sommes heureux de les accueillir.

Je pense que nous avons tous à coeur de réduire les coûts payés par les producteurs. Monsieur Maguire, vos commentaires sur les répercussions de l'inflation sur les coûts du transport par chemins de fer m'ont vivement intéressé. C'est l'un des facteurs que j'ai tenté de mettre en relief et d'autres membres du Comité l'ont souligné.

J'aimerais vous demander votre avis sur un système dans lequel la réduction des coûts serait assurée comme suit: Les sociétés ferroviaires paieraient elles-mêmes ou un certain pourcentage du coût de l'inflation et partageraient avec les producteurs et le gouvernement tous les prix inflationnistes qui font augmenter leurs coûts. Les producteurs n'auraient donc pas à absorber les premiers 3 p. 100 d'un facteur d'inflation déterminés par les sociétés ferroviaires. Par ailleurs, j'aimerais savoir si vous estimez que ce système permettra également de réduire les coûts payés par les producteurs?

**M. Maguire:** Je pense qu'il permettra éventuellement d'avoir un contrôle sur les coûts ajoutés par les sociétés ferroviaires. J'estime que, comme le gouvernement prévoit un taux d'inflation maximal de 6 p. 100, les agriculteurs ne devraient pas avoir à en absorber le coût intégral. Je suis d'avis que le grain rapporte davantage au Canada en général que ce qu'il peut tirer des producteurs en leur faisant porter le fardeau.

Comme vous, je crois effectivement que si les sociétés ferroviaires doivent assumer une partie du taux d'inflation, cela les incitera à maintenir leurs prix.

**M. Mayer:** Ainsi, vous êtes prêt à appuyer un amendement visant à réaliser un objectif comme celui-ci?

**M. Maguire:** Je pense que oui.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, c'est tout ce que je voulais savoir.

**M. Neil:** Un rappel au Règlement, s'il vous plaît. Je pense qu'il serait bon d'attirer l'attention du Comité sur le fait que l'un des témoins, M. Taczynski, est un écrivain remarquable et réputé. Il a sa colonne régulière dans le *The Grain News*. Nous aimerions lui souhaiter la bienvenue parmi nous.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

**M. Taczynski:** Merci, monsieur.

**Le vice-président:** Merci pour cette observation et félicitations.

J'aimerais remercier les témoins pour leur présence et leur dire que je tiendrai compte de leurs représentations.

Nous allons demander au groupe suivant de venir. Si les témoins suivants sont présents, qu'ils veuillent bien s'appro-



## [Texte]

Cooper, from Dauphin; Mr. Kim Caldwell, from Rosburn; Mr. Dennis Nimchuk, from Hazelridge; Mr. Clarence Baker, from Beausejour; Mr. Doug Cowling, from Grandview; Mr. Sid Puchailo, from Grandview; Mr. Ernie Sloane, from Clearwater; and Mr. Jake Froese, from Winkler.

Please proceed.

**Mr. Dennis Nimchuk (Secretary, Manitoba Pool Elevators Sub-district 803):** Good morning, Mr. Chairman, gentlemen of the commission.

My name is Dennis Nimchuk. I am the Secretary of Manitoba Pool Elevators Subdistrict 803, representing the locals of Beausejour, Hazelridge and Libau. We have two elevators in Beausejour that went over the million mark; the third elevator in Beausejour neared the million mark. Beausejour point is one of the largest in the Province of Manitoba. Hazelridge elevator almost reached the million. Libau almost reached the million.

There are six farmers from that subdistrict this morning, and I have asked each one of them personally this morning whether they were in the money because these houses turned over so much money, and each one of them said that he is just at this level; he can just barely see over the top.

For the second year the wheat prices have dropped down. For the second year the farmer's share of the consumer's dollar is down.

Mr. Chairman, I am going to cut my remarks down as short as possible because Clarence Baker, my colleague, represents the same, to give both of us the minimum of time and not to overdo the committee.

Net farm income, sales of agricultural products less expenses and depreciation, the proceeds left for family living and investment—an increase from \$12,000 in 1975 to \$14,000 in 1981, actually a poverty income for the average farmer in Manitoba. These are 1981 Manitoba government statistics. But the interest paid by the average Manitoba farmer rose from \$63 million in 1975 to \$207 million in 1981, a fourfold increase. If we had 1983 statistics, it would be staggering.

As grain producers we are asked to increase the payment of transportation of our grain.

Let me compare a Safeway clerk this year at \$13 an hour, 40 hours a week, an average income of \$27,000 a year; and all that person comes up to work is 10 fingers—with a set of rings on one hand and \$27,000. My colleague here and myself averaged in 1981 \$14,000 a year. I am below that. Clarence might be a little higher than \$14,000. One of the other boys says he is about \$18,000. I am not going to quote you all the figures he has put in to make a net income.

The natural sympathy which Canadians have with the farming community may be eroded by portraying the financial

## [Traduction]

cher: M. Gary Cooper de Dauphin; M. Kim Caldwell de Rosburn; M. Dennis Nimchuk de Hazelridge; M. Clarence Baker de Beauséjour; M. Doug Cowling de Grandview; M. Sid Puchailo de Grandview; M. Ernie Sloane de Clearwater et M. Jake Froese de Winkler.

Avancez, s'il vous plaît.

**M. Dennis Nimchuk (secrétaire, Manitoba Pool Elevators, sub-district 803):** Bonjour, monsieur le président. Messieurs les membres de la Commission.

Je m'appelle Dennis Nimchuk. Je suis le secrétaire du Manitoba Pool Elevators Subdistrict 803 représentant les localités de Beauséjour, Hazelridge et Libau. À Beauséjour, nous avons deux éleveurs qui ont dépassé le cap du million et le troisième a presque atteint ce cap. La performance de Beauséjour est l'une des meilleures de la province du Manitoba. Les éleveurs d'Hazelridge et de Libau sont légèrement au-dessous du million.

Six agriculteurs de cette sous-division régionale sont ici présents ce matin. Comme ils ont versé énormément d'argent, je leur ai demandé individuellement s'ils étaient en fonds. Ils m'ont tous dit qu'ils arrivaient à peine à joindre les deux bouts.

Les prix du blé ont chuté pour la deuxième année consécutive et il en est de même pour le pouvoir d'achat des agriculteurs.

Monsieur le président, je vais abrégé au maximum mes observations afin de permettre à M. Clarence Baker, mon collègue, qui a les mêmes représentations à faire que moi, de disposer également d'un temps maximal et de ne pas abuser de celui des membres du Comité.

Le revenu agricole net, c'est-à-dire la vente de produits agricoles moins les dépenses et la dépréciation, le produit de la vente restant pour faire vivre la famille et investir, est passé de \$12,000 en 1975 à \$14,000 en 1981, ce qui, en fait, représente un salaire de misère pour l'agriculteur moyen du Manitoba. Ce sont les statistiques de 1981 du gouvernement du Manitoba. Par contre, l'intérêt payé par l'agriculteur moyen du Manitoba a augmenté, passant de 63 millions de dollars en 1975 à 207 millions de dollars en 1981. Il a donc été multiplié par quatre. Les statistiques de 1983 nous couperaient probablement le souffle.

En tant que producteurs de grains, on nous a demandé de payer plus cher le transport de notre grain.

A titre de comparaison, un commis qui a touché cette année un salaire de \$13 l'heure, pour une semaine de travail de 40 heures, a donc eu un revenu annuel moyen de \$27,000. Pourtant, il n'apporte au travail que ses 10 doigts, donc, d'un côté quelques bagues et \$27,000. Mon collègue ici présent et moi-même avons eu un revenu annuel moyen de \$14,000 en 1981. Le mien était inférieur à ce montant. Clarence a sans doute obtenu un peu plus de \$14,000. Un autre agriculteur m'a dit qu'il a eu près de \$18,000. Je ne vous citerai pas tous les chiffres qu'il a utilisés pour calculer son revenu net.

La sympathie naturelle que les Canadiens éprouvent envers les agriculteurs pourrait s'émousser si l'on faisait passer la

## [Text]

contributions of the government to the railway companies as subsidies for western grain producers. As well, farmers do not want to be categorized as free-loaders. Farmers should not be made to pay the expansion of the railroad capacity that is not related to grain transportation but to the transportation of coal, sulphur, potash and other mineral resources. Government contributions to that expansion should not be portrayed as subsidies to the farmers.

The federal government proposes to enact a law that will establish transportation rates for grain on the basis of 100% of the line- and volume-related variable costs plus 20% of volume-related variable costs as a contribution to constant cost; in other words, cost plus 20%.

• 1110

As farmers, our farm capital investment in 1981 was \$355,000 per farmer, and a net return of \$14,000 after paying off costs as mentioned. The percentage is just only 3.5%, if the average family farm did not eat. On that \$14,000 net income, the family farm has to survive and make capital investments.

Gentlemen, Mr. Chairman, you are part of the Canadian government, the Government of Canada. You have established the 6 and 5 increase. The western farmer has had a decrease, a substantial decrease, in his income in the last two years. Statistics bear it out. The latest announcement put him 12.5% on a bushel of wheat; oats less than \$1 a bushel at Hazel Ridge . . . barley, forget about it, it does not pay to grow it.

Farmers are in a crisis point, and you are sitting here concerned about whether we should increase transportation costs. We cannot afford it.

I am retiring as a farmer. I have rented out my farm. Grain prices have dropped. I still have livestock. Nobody is rushing after my calves. They are still out on the farm. The livestock industry is supposed to go sky high. It is not. The position of the farming community we represent is going downhill. Farmers in our area are starting, and are considering, sowing their fields to grass. Several of them have done it already. Forget about it. They are going out to work someplace else where there is an income. My youngest boy was interested in starting in farming, to take over the farm. I discouraged him. His annual income was way over my net, and if he took over he would be going down the drain. I discouraged him from farming. There are no farmers available to take over the land. If this thing continues, agriculture is going down the drain.

I thank you very much, Mr. Chairman.

## [Translation]

contribution financière du gouvernement aux compagnies ferroviaires pour des subventions aux producteurs de grains de l'Ouest. En outre, les agriculteurs ne veulent pas être considérés comme des «tapeurs». Il ne faut pas leur faire payer le coût de l'accroissement de la capacité des chemins de fer qui n'a rien à voir avec le transport du grain, mais qui vise plutôt le transport du charbon, du soufre, de la potasse et autres ressources minières. La contribution qu'apporte le gouvernement à cet accroissement ne doit pas être définie comme le versement de subventions aux agriculteurs.

Le gouvernement fédéral envisage de faire passer une loi qui fixera les tarifs du transport du grain en fonction de 100 p. 100 des coûts variables liés aux embranchements et des coûts variables attribuables au volume des marchandises à transporter plus 20 p. 100 comme contribution au coût constant; autrement dit, il s'agit du coût plus 20 p. 100.

Comme groupe, l'investissement en capital de nos agriculteurs en 1981 était de \$355,000 par ferme et le rendement de chacune était de \$14,000 après paiement des coûts, comme on l'a déjà mentionné. Le taux de rendement s'élève donc à 3.5 p. 100 seulement si la famille moyenne ne mange pas. De ces \$14,000 de revenu net les familles agricoles doivent tirer leur subsistance et faire des investissements en capital.

Messieurs, monsieur le président, vous faites partie du gouvernement canadien, du gouvernement du Canada. Vous avez établi les augmentations de 6 et 5 p. 100. Les agriculteurs de l'Ouest ont, pour leur part, connu une diminution, une diminution importante de leurs revenus au cours des deux dernières années; les statistiques le prouvent. Les dernières publications montrent qu'ils font un profit de 12.5 p. 100 sur un boisseau de blé, qu'un boisseau d'avoine à Hazel Ridge rapporte \$1 et que l'orge, inutile d'y penser, ne vaut pas la peine d'être cultivée.

Les agriculteurs sont en crise et vous, vous êtes ici à déterminer s'il faut oui ou non augmenter les coûts du transport. On ne peut tout simplement pas assumer une telle augmentation.

Je me retire du domaine agricole. J'ai loué ma ferme. Les prix des grains ont chuté. J'ai encore du bétail, mais personne ne se querelle pour obtenir les veaux, ils sont encore dans les camps. L'industrie de l'élevage est supposée connaître une effervescence sans précédent, mais ce n'est pas le cas. La position de la collectivité agricole que nous représentons se détériore. Dans notre région, les agriculteurs commencent déjà et entrevoient de plus en plus ensemencer leurs champs en pâturage; plusieurs l'ont déjà fait. C'est une situation perdue. Les agriculteurs s'en vont travailler ailleurs où ils peuvent recevoir un revenu. Le cadet de mes fils voulait se lancer en agriculture pour prendre la ferme, mais je l'en ai dissuadé. Son revenu annuel dépassait largement le mien et s'il avait pris la ferme en main, il aurait subi une perte. Je l'ai découragé d'entreprendre l'agriculture. Personne ne veut s'occuper des terres et si cela continue, l'agriculture s'en ira à la débandede.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.



[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Nimchuk. I call on Mr. Clarence Baker, please.

**Mr. Clarence Baker (Individual Presentation):** Thank you, Mr. Chairman and distinguished members of the committee.

First, I would like to lodge a petty complaint or a beef about the way the hearings are conducted this morning. I do not mean to say you are unfair with the speakers, or in the questioning, or anything like that, but when my colleague and myself asked for an appointment, we were told that if we were here at 9.00 a.m. this would be our appointed time. We were happy because it meant we could get back home and still do a reasonable day's work. I promised my son solemnly that I would be home this afternoon to help him fix the pickup on a combine. If I sound a bit agitated when I am speaking, it is not only because I dislike the way the farmers in western Canada have been treated but also because I do not like the way I have been treated here this morning.

Nevertheless, having said that, I appreciate the fact that we have democracy.

I should make one more comment as well. I also thought that because we would be here at 9.00 a.m., all of the committee people would be sitting at the desk and eager to hear what we all have to say. I am sorry to say there are only half of them left here now. This bothers me too, because I took time out of my busiest time of the year to come here and I would think the committee members should have the courtesy to hear everybody out and not be out in hallway or wherever they are.

Having said that, Mr. Chairman, I appreciate we have democracy in action today, and before the government is instituting a particularly important piece of legislation, we as farmers, whom the legislation is going to have a dramatic effect upon, have the opportunity to come here and to say something to it, to voice our concerns one way or the other.

Having said I appreciate the fact we have democracy in action here this morning, I would also like to say that I think democracy has to be more than just us coming here and having something to say. We have to be listened to seriously. Democracy has to treat every segment of society fairly. We cannot be guaranteeing 20% investment to a transportation group in our society, and at the same time ignoring the agricultural sector. We are just as important as any transportation group here, and if the transportation sector is going to be guaranteed 20% on their investment, then I do not know why we, as farmers, should agree to any change in what we are going to pay, until we get the same kind of a guarantee.

There are mechanisms to put that in place. There are mechanisms to do it. We have two programs in place in Canada through which this could be done, maybe not in

[Traduction]

**Le vice-président:** Merci, monsieur Nimchuk. J'aimerais maintenant donner la parole à M. Clarence Baker.

**M. Clarence Baker (présentation individuelle):** Merci, monsieur le président et merci messieurs les membres du comité.

D'abord, j'aimerais présenter un mince grief concernant la procédure de ce matin. Je ne veux pas prétendre que vous êtes injuste à l'égard des orateurs ou que les questions sont mal posées ou quoi que ce soit de cette sorte, mais lorsque mes collègues et moi-même avons demandé un rendez-vous, on nous a déclaré que si nous pouvions nous présenter à 9h00, cette période nous serait réservée. Nous étions fort heureux car en faisant notre présentation si tôt le matin on pouvait retourner chacun chez soi pour accomplir quand même une journée de travail. J'ai promis solennellement à mon fils que je serais de retour à la maison cet après-midi pour l'aider à réparer la chaîne stéréo. Si j'ai l'air un peu bouleversé, c'est que non seulement je déplore la façon dont on traite les fermiers dans l'Ouest canadien, mais je déplore aussi la façon dont on nous a traité ici ce matin.

Néanmoins, ceci dit, croyez bien que j'apprécie notre démocratie.

J'aimerais faire un autre commentaire. J'avais cru aussi que, puisque nous étions ici à 9h00 de l'avant-midi, tous les membres du Comité seraient déjà assis à leur table et anxieux d'entendre nos déclarations. J'ai le regret de constater qu'il n'en reste maintenant que la moitié. Ce fait me dérange énormément car j'ai pris la peine, pendant cette saison qui est la plus active de l'année, de prendre le temps de venir ici et, à mon avis, les membres du Comité devraient faire preuve de la politesse nécessaire et prêter leur attention à tous et à chacun au lieu de se promener dans les corridors ou ailleurs.

Ceci dit, monsieur le président, je suis fier de voir la démocratie à l'oeuvre aujourd'hui et de constater que nous, les agriculteurs, avons l'occasion, avant que le gouvernement n'adopte cette loi particulièrement importante, qui aura pour nous des répercussions graves, nous avons l'occasion donc de nous présenter devant nous pour exprimer nos inquiétudes et donner notre opinion quelle qu'elle soit.

Puisque j'ai déjà dit que j'étais fier de voir la démocratie à l'oeuvre ce matin, j'aimerais ajouter que cette démocratie, pour être juste, doit donner lieu à autre chose que notre seule déclaration; quelqu'un doit nous écouter attentivement. La démocratie signifie essentiellement que chaque segment de la société doit être traité de façon juste et équitable. On ne peut assurer un rendement de 20 p. 100 à un groupe de transporteurs dans notre société et en même temps ne pas tenir compte du secteur agricole. Nous sommes tout aussi importants qu'une compagnie de transport et si ce secteur obtient la garantie d'un rendement de 20 p. 100 sur ses investissements, alors je ne vois pas pourquoi nous, à titre d'agriculteurs, serions d'accord pour modifier nos paiements avant d'avoir obtenu ce même genre de garantie.

Il existe certains mécanismes qui permettraient de mettre en application une telle garantie. Ces mécanismes existent. Au Canada, deux programmes permettraient de réaliser ceci,

[Text]

totality, but at least some measure of it happening. One program is, of course, the Agricultural Products Marketing Stabilization Act which covers all of Canada. The other one is the Western Grain Stabilization Act which just so happens only covers western Canada.

These two programs, at least the Canadian one, could offer a measure of stability to western Canadians in the form of taking into account the extra expense the farmers would pay if the Crow was changed. Unfortunately, the Western Grain Stabilization Act does not give that to western farmers, and yet these are the people who are going to be hurt by the Crow change.

I do not know, I imagine the members of the committee are involved in so very many things, I would hope they would not think I am naive if I think they do not totally understand both programs. But to illustrate what I am trying to say, I would take two commodities which are produced in Canada; the first one is soy beans, the other, rapeseed.

All of you understand that the Minister of Agriculture, I believe, has announced there will be a payment on soy beans this year, a stabilization payment.

**The Vice-Chairman:** Please, Mr. Baker, just allow me to draw to the attention of people in the audience that with the air-conditioning unit running and a lot of conversations going on at the back of the room, some of the members are complaining the noise level is increasing. If they want to have a discussion or a long talk, they can do it out in the anteroom, but please I would ask everyone to try to keep the noise level down so that the spokesman can be well heard.

Thank you very much. Continue, please.

**Mr. C. Baker:** Thank you, Mr. Chairman. I think I have an important point to make here. I think it is a very important point, and I am surprised some of our western members of Parliament are not dealing with it right now, because the fact the soy bean producer is getting a stabilization payment at the same time the oil producers in western Canada are not even close to getting a stabilization payment indicates to me we have a stabilization program in place in Canada which makes two classes of citizens. There are those of us in the west who have no stabilization payment forthcoming whatsoever, and those of us who produce soy beans, and there is very little soy beans produced in western Canada, or damn little—the bulk of them are produced in eastern Canada—and those people are looked after. They are going to get a stabilization payment. Why are they going to get a stabilization payment while we are not? Certainly rapeseed has had just as drastic a cut in price as had soy beans, but because of the two programs and the way they are set up, the way the payments are triggered, we in western Canada, for instance, pay 2% of our total receipts, up to a maximum of \$750, to producer, and our payments are triggered when the total aggregate sales of products out of western Canada, the main products, drop

[Translation]

peut-être en partie seulement, mais ce serait déjà une amorce. Le premier c'est, bien sûr, la Loi sur la stabilisation des prix agricoles qui se rapporte à tout le Canada; l'autre, la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, se rapporte, comme par hasard, uniquement à l'Ouest canadien.

Ces deux programmes, du moins la première loi qui se rapporte au Canada, pourraient donner une certaine mesure de stabilité aux Canadiens de l'Ouest en tenant compte des dépenses supplémentaires que les fermiers devraient assumer si on modifiait le tarif du Nid-de-Corbeau. Malheureusement, la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest ne donne aucune sécurité de ce genre aux agriculteurs de l'Ouest et ce sont eux qui seront lésés par la modification du tarif du Nid-de-Corbeau.

Je me demande, je suppose que les membres du Comité s'occupent d'un si grand nombre de choses, j'espère qu'ils ne me croiront pas naïf si j'ose dire qu'ils ne comprennent pas vraiment à fond ces deux programmes. Pour illustrer ce que j'essaie de dire, je prendrai comme exemple deux denrées produites au Canada: Le soja et le colza.

Vous comprenez tous que le ministre de l'Agriculture, je crois, a annoncé que cette année on accordera un paiement de stabilisation aux producteurs de soja.

**Le vice-président:** Excusez-moi, monsieur Baker, permettez-moi d'attirer l'attention des gens de l'audience sur le fait que les appareils de climatisation fonctionnent et que les conversations entendues en bruit de fond à l'arrière de la pièce font grimper le niveau de bruit; certains membres du Comité s'en plaignent. Si certaines personnes veulent discuter ou entreprendre une longue conversation, elles peuvent le faire dans l'antichambre, mais ici je demanderais à tous et chacun de s'efforcer de respecter le silence pour qu'on puisse entendre les témoins.

Merci beaucoup. Poursuivez, monsieur, s'il vous plaît.

**M. C. Baker:** Merci, monsieur le président. Je crois que ce que j'ai à dire ici est très important. C'est important et je suis surpris que certains membres du Parlement représentant l'Ouest ne s'en occupent pas déjà présentement car le fait que les producteurs de soja obtiennent un paiement de stabilisation et qu'en même temps les producteurs de pétrole dans l'Ouest canadien ne puissent même pas entrevoir la possibilité d'en obtenir signifie, à mon avis, que notre programme de stabilisation au Canada crée deux catégories de citoyens. Certains d'entre nous dans l'Ouest n'ont aucune possibilité de recevoir un paiement de stabilisation et certains autres, qui produisent du soja, sont privilégiés; mais on produit très peu de soja dans l'Ouest canadien car la grande majorité de cette production est réalisée dans l'Est. Ces gens obtiendront un paiement de stabilisation. Et pourquoi l'obtiennent-ils tandis que nous ne l'aurons jamais? Le prix du colza a certainement été coupé de façon aussi tragique que celui du soja; mais étant donné l'existence de ces deux programmes, leur mode de constitution et la structure des paiements, nous, dans l'Ouest canadien, payons 2 p. 100 de nos revenus totaux, jusqu'à un maximum de \$750, au producteur. Le paiement de stabilisation nous est remis lorsque le total des ventes globales de nos produits provenant de l'Ouest canadien, c'est-à-dire les produits



## [Texte]

below 90% of the total aggregate sales of the last five years, and indexed for the cost of production.

The Canadian stabilization bill is merely made by the minister naming a commodity. The minister names soy beans, and the soy bean producer will get 90% of the last five-year average, indexed for the cost of production for contributing absolutely nothing. So in essence, if rapeseed, for instance, were under the Canadian grain stabilization bill at the present time, the fact that the farmer would be paying an increase in freight rate would be negligible, because his cost of production would be indexed upwards and therefore he would get a larger payment. I do not know how we can sit by and allow these two classes of farmers to have developed throughout the years and nobody protested the whole deal.

• 1120

I submit to you that if we had a stabilization program put in place across Canada that would treat everybody alike, then part of the increase in the Crow freight rate would be picked up by the taxpayers of western Canada in the same way as the increase is picked up by the taxpayers of Canada in the case of the rapeseed producer.

Now, I do not want to be unfair to the rest of our colleagues here and take too much time, but I hope that if you do not understand the point I have tried to score here, there are some questions in regard to this. I circulated a document to you and it is in front of you.

**The Vice-Chairman:** This is the document? It will be appended to today's proceedings.

**Mr. Baker:** Yes. To emphasize the points I was trying to make, I would like you to turn to the page where it says: "Some production increases". This is strictly Manitoba; it is taken out of the *Manitoba Year Book*. If you take a look at that page, you will see that in the decade of the 1970s, the farmers increased their production in Manitoba as compared to the decade of the 1960s as follows: In wheat they increased it by 278 million bushels; in barley they increased it drastically to 503 million bushels. In flax there was not a large increase; nevertheless, there was an increase of 5 million bushels. In corn the increase was 26.5 million bushels. In sunflowers, there was an increase of 662,000 tonnes. Hogs almost doubled. This would put a lie to the fact that some people say that under the Crow rate the livestock industry suffered in western Canada. In actual fact, under the Crow rate the farmers of the decade of the 1970s have increased their hog production by 4.472 million hogs. In rapeseed, there was an increase of 94 million bushels.

## [Traduction]

principaux, tombe sous le niveau de 90 p. 100 du total des ventes globales des cinq dernières années, selon les chiffres indexés au coût de production.

La cause de tout ceci c'est tout simplement que les lois sur la stabilisation sont faites par un ministre qui nomme une denrée quelconque. Il désigne le soja et les producteurs de soja obtiennent 90 p. 100 de la moyenne des cinq dernières années, indexée au coût de production, sans avoir à contribuer quoi que ce soit. Donc, si par exemple le colza était visé par la Loi sur la stabilisation des prix agricoles à l'heure actuelle, le fait que l'agriculteur subisse une augmentation du coût du transport aurait peu d'importance car ses coûts de production seraient indexés à la hausse et, par conséquent, il obtiendrait un paiement de stabilisation supérieur. Je ne comprends pas comment nous pouvons rester immobiles et comment nous avons pu permettre à ces deux catégories d'agriculteurs d'évoluer au cours des années sans protester à l'égard de cette situation.

Je déclare donc que si un programme de stabilisation pancanadien pouvait être mis en place pour traiter toutes les catégories d'agriculteurs de la même façon, une partie de l'augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau serait défrayée par les contribuables de l'Ouest canadien de la même façon que l'augmentation est assumée par le contribuable canadien dans le cas des producteurs de colza (serait-ce plutôt soja?)

Je ne voudrais pas être injuste à l'égard de mes collègues ici présents et m'éterniser sur cette question mais j'espère que, même sans comprendre l'argument que je suis venu présenter, vous aurez quelques questions à poser à ce sujet. J'ai distribué un document qui devrait être devant chaque membre du Comité.

**Le vice-président:** S'agit-il de ce document? Il sera annexé au procès-verbal d'aujourd'hui.

**M. Baker:** Oui. Pour expliquer plus amplement mes objectifs d'aujourd'hui, j'aimerais que chacun passe à la page où l'on trouve l'expression «certaines augmentations de production». Cette page concerne strictement le Manitoba, elle a été tirée du *Manitoba Year Book*. Si vous lisez cette page attentivement, vous pourrez constater qu'au cours de la décennie 70 les agriculteurs ont augmenté leur production au Manitoba, comparativement à la décennie précédente des années 60: ils ont augmenté leur production de blé de 278 millions de boisseaux et leur production d'orge de façon importante pour atteindre le chiffre de 503 millions de boisseaux. Le lin n'a augmenté que très peu, mais tout de même de 5 millions de boisseaux. L'augmentation de la production de maïs s'élevait à 26.5 millions de boisseaux et celle de tournesol, à 662 tonnes. L'élevage des porcs a presque doublé, ce qui pourrait réfuter les déclarations de certaines personnes selon lesquelles l'industrie de l'élevage a déperissé dans l'Ouest canadien durant l'application du tarif du Nid-de-Corbeau. En fait, même soumis au tarif du Nid-de-Corbeau, les fermiers ont augmenté leur production de porcs, au cours des années 70, de 4.472 millions de têtes. Au cours de

[Text]

Now, I bring this to your attention because of the fact that the farmers are trying to be more efficient and produce more. They scuttled their stabilization program; our stabilization is triggered on when you take the total aggregate production. So we are really putting ourselves in a hole. If we were producing the same amount today as we were in the 1960s, there is no doubt in my mind that we would have a stabilization payment as well as the soya bean producers are having it today and many of our commodities.

Gentlemen, I would submit to you that to bring in any increase in the freight rates to the farmers today would be immoral. If you take a look at the first page I have given you . . . and this has all come out of the Manitoba agricultural year book. For the gentlemen from Saskatchewan and Alberta who are here at the committee, that graph probably mirrors their own provinces as well. And if you look at it, you will see that in 1973, if the farmers lost their crop entirely, it took only one and one-third years of net for them to recover that total expense. Now, 10 years later, it now takes over 5 years of net to recover his expenses. That is the drastic position the farmers are in. In real dollar terms the farmers' earnings have dropped.

And what is the answer? We are being asked by the Government of Canada to pay more on the Crow rate. I do not begrudge the railroads trying to get their costs of production, trying to get an increase on their investment. I do not begrudge them at all. If I was a director on the railroads, I would be pushing for it, too. What the farmers cannot understand is that, if the government is going to listen to them and guarantee them a cost of production, why is a mechanism not put in place to give them the same privilege.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Baker.

I draw to the attention of the audience that under the rules of the committees there is supposed to be no demonstration or applause or boos or anything like that. So please refrain.

I believe the next witness is Mr. Sloane. Would you take the microphone please and depress the button before you begin speaking.

**Mr. Ernie Sloane:** (Independent Presentation): Mr. Chairman, members of the committee, I have no written brief, but I have been listening now for two days and find that my point of view has never been really discussed here. I am totally opposed to any change in the Crow.

When the Crow rate originated, it was built to last in perpetuity. It was so designed. And if it had not been altered by our government in Ottawa in the mid-1960s, the subsidies

[Translation]

cette période, la production de Colza a grimpé de 94 millions de boisseaux.

J'attire votre attention sur ces chiffres car les agriculteurs essaient d'être plus efficaces et d'augmenter leur production. Ils ont sabordé leur programme de stabilisation. Les paiements de stabilisation sont directement reliés à la production globale; par conséquent, nous nous plaçons nous-mêmes dans une situation désavantageuse. Si notre production était identique aujourd'hui à celle des années 60, je n'ai aucun doute que l'on obtiendrait un paiement de stabilisation comme les producteurs de soja et de plusieurs autres de nos denrées.

Messieurs, permettez-moi d'exprimer qu'à mon avis toute augmentation des taux de transport imposée aux agriculteurs serait immorale. Veuillez vous reporter à la première page du document qui vous a été remis. Les données qu'on y retrouve proviennent du *Manitoba agricultural year book*. A l'intention des représentants de la Saskatchewan et de l'Alberta, j'aimerais dire que ce graphique reflète probablement la situation de leur propre province aussi. Si vous examinez cette première page, vous pourrez constater qu'en 1973 les agriculteurs ont perdu entièrement leur récolte, mais il ne leur a fallu qu'une année et un tiers pour récupérer cette perte totale. Aujourd'hui, 10 ans plus tard, il faut cinq années de revenu net pour récupérer une telle dépense. Voilà la situation inquiétante des agriculteurs. En dollars réels, leurs gains ont chuté.

Quelle est donc la réponse? Le gouvernement du Canada nous demande de payer encore plus que le tarif du Nid-de-Corbeau. Je n'en veux pas aux compagnies de chemins de fer qui essaient d'obtenir le plein remboursement de leurs coûts de production et une augmentation du rendement de leurs investissements. Je ne leur reproche nullement leur attitude. Si j'étais directeur d'une compagnie de chemin de fer, je ferais de même. Ce qui est difficile à comprendre, c'est que, d'une part, le gouvernement prête oreille à leur demande et leur garantit le remboursement de leurs coûts de production tandis que, d'autre part, aucun mécanisme n'est mis en place pour donner les mêmes privilèges aux agriculteurs.

Merci beaucoup monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Baker.

J'aimerais attirer l'attention du public sur le fait qu'en vertu des Règlements du Comité on ne doit accepter aucune démonstration, aucun applaudissement, aucun chahut. Veuillez éviter toute manifestation de cette sorte.

Pourriez-vous utiliser le microphone s'il vous plaît et appuyer sur le bouton avant de parler.

**M. Ernie Sloane (présentation indépendante):** Monsieur le président, membres du Comité, je n'ai présenté aucun mémoire écrit, mais depuis deux jours maintenant j'écoute et je constate que mon point de vue n'a jamais été réellement soumis. Je m'oppose entièrement à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau.

Au moment de sa création, le tarif du Nid-de-Corbeau avait été institué pour durer à tout jamais. Selon sa nature même il devait être perpétuel. Et si notre gouvernement d'Ottawa ne



## [Texte]

that the railway... I am talking CPR, because you have to distinguish between the two railways. The CNR was three bankrupt railways that Canada took over to save the people living along those lines. The CPR was the original railway line, we all know, of Canada. It got \$12,000 a mile for construction—an outright gift. It got millions of acres of land. They got the mineral rights, the oil, the gas, the timber, the coal, and everything else that went with it. Of any of this land that was sold, they still retained those rights, even though they sold a lot of it in the past quite cheaply compared to today. They still sell gas, oil, mineral, timber, and coal at today's prices.

But the point I am trying to put across is that back in the mid-1960s when the government of Canada allowed the CPR to break up their enterprise from CP Rail into, I think, seven companies, although I may be wrong in the exact number—there was transport, air, Marathon Realty, oil and gas, Inco, and maybe others. Now, where did all these companies get their money from when they broke away? They were the huge earnings out of rail of the past. And now rail claims it is bankrupt. These are all separate companies; they cannot come back for their subsidies. I feel the CPR sold themselves into this position as far as rail goes, and it is time that the government looked at this. I think that aspect of the rule of the CPR should be amended; the act should be amended back.

Now some of these figures I will quote came out of *The Western Producer*, which I believe is the best farm paper in Canada. The CPR says they are losing money unless they get 21% on their investment. Just imagine—four years, and they almost have their capital investment back.

Also, the subsidy that we are giving the railways right now in hopper cars, as far as I know, is an outright gift to them. All they have to do is put an engine on them and a crew of three men and they are away.

Then there is this branchline rebuilding program. My home point is Clearwater, Manitoba, and we have quite a controversial disagreement with the railway there over the bridge construction. Through poor engineering a million-dollar bridge went out in a flood there. The Hall commission told the CPR they were supposed to rebuild this bridge, about which they did nothing. You and I, as taxpayers of Canada, rebuilt this bridge at a cost of approximately \$1 million. I understand today that the CPR is getting depreciated costs out of that bridge that you and I paid for because it is sitting on their property. Now, this is just an example across the country of all

## [Traduction]

l'avait pas modifié au milieu des années 60, les subventions accordées aux compagnies de chemins de fer... Je parle ici du CP car vous avez fait une distinction entre les deux compagnies. Le CN était une compagnie de chemins de fer en faillite lorsque le Canada l'a reprise en main pour sauver les régions desservies par elle. Nous savons tous que le CP a construit le premier chemin de fer au Canada. Il a obtenu \$12,000 du mille pour construire ce chemin de fer—un cadeau, tout simplement. Il a reçu des millions d'acres de terres, les droits miniers, le pétrole, le gaz, le bois, le charbon et tout ce qui se trouvait sur ces terres. Il conserve, encore aujourd'hui ces droits pour toute partie vendue de ses terres. Même si la compagnie a déjà vendu une grande partie de ses terres à des prix très bas comparativement à ceux d'aujourd'hui, elle vend toutefois le gaz, le pétrole, le minerai, le bois et le charbon aux prix actuels.

Ce que j'essaie de dire c'est qu'au milieu des années 60, le gouvernement du Canada a permis à CN de répartir son entreprise CP Rail en sept compagnies différentes je crois, même si je peux me tromper quant à ce chiffre exact; il y avait les chemins de fer, le transport aérien, Marathon Realty, les compagnies de pétrole et de gaz, Inco et peut-être d'autres encore. D'où provenaient les fonds de toutes ces compagnies créées par la division du CP Rail? Évidemment, des gains énormes générées par les chemins de fer au cours des années précédentes. Et maintenant cette compagnie de chemin de fer prétend qu'elle risque la faillite. Ces compagnies sont maintenant toutes distinctes et elles ne peuvent revenir demander leurs subventions. Je crois que le CP s'est placé lui-même dans cette position en ce qui concerne les chemins de fer et qu'il est grand temps que le gouvernement examine la situation. Cet aspect des règlements concernant le CP devrait être modifié, la loi devrait être rétablie.

Une partie des chiffres que je citerai maintenant provient du *The Western Producer* qui, à mon avis, est le meilleur journal agricole au Canada. Canadian Pacific Limited déclare qu'elle encourt une perte à moins d'obtenir un rendement de 21 p. 100 sur ses investissements. Imaginez un peu, il ne faut alors que quatre ans pour recouvrer presque entièrement son investissement en capital!

De plus, les subventions que nous accordons à l'heure actuelle aux compagnies de chemins de fer sous forme de wagons-trémies constituent, à mon avis, un cadeau à part entière. Les compagnies n'ont qu'à ajouter une locomotive, engager une équipe de trois hommes et elles peuvent faire du transport.

On ne doit pas oublier le programme de reconstruction des lignes d'embranchement. Mon domicile est à Clearwater, Manitoba; il existe là-bas toute une controverse entre les producteurs et les compagnies de chemins de fer au sujet de la construction du pont. À cause d'une conception technique médiocre, inondation à cet endroit. La commission Hall a déclaré que le CP devait reconstruire ce pont, mais cette compagnie n'a rien fait à ce sujet. Vous et moi, à titre de contribuables canadiens, avons reconstruit le pont à un coût approximatif de 1 millions de dollars. Aujourd'hui, Canadien Pacifique Limited obtient un remboursement pour la fraction

[Text]

the other rebuilding programs, if the CPR is getting that as a cost.

I really have no more to say on this. I think the financial views of the farmer have been well covered by the different panels here this morning, so I do not want to repeat them. I strongly agree with them in every way and I say thank you for now.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Sloane.

I will call on Mr. Doug Cowling, please.

• 1130

**Mr. Doug Cowling (Grandview, Manitoba):** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

To start with, we are getting late in the day, or at least late in these hearings. I am going to restrict my remarks much more than I might otherwise have done. I am going to commence by and base my comments on the letter that accompanied my submission to your committee, mailed on July 22.

My name has been submitted to you as one of the people wishing to address the standing committee during its hearings in Winnipeg on August 4, 5 and 6th. I am a grain farmer in the Grandview district, in the northwest region of Manitoba. I will not be speaking on behalf of any particular organization, but will try to provide the committee with at least one grassroots perspective of an individual in the business of producing grain.

Please find enclosed a series of reaction papers that were prepared during the winter and submitted to some of the key players in the ongoing debate at that time. They are primarily aimed at what I consider to be the most objectionable aspects of the Gilson recommendations, and therefore do not relate directly to the present legislative package other than to endorse many of the recent changes.

Now, I want to qualify that a little. I have some concerns, but fundamentally I am endorsing the basic thrust of the present package.

There is a relevance to the submissions, however, in light of the fact that some western groups are still lobbying to resurrect the Gilson approach in one form or another. The papers do outline my views on many of the key aspects of the debate and the rationale behind those views . . .

Perhaps the titles I used for them—and I will run through those—will give you some idea of their thrust. You have the texts, which you can, if you feel it worth your time, look through.

[Translation]

amortie du coût de ce pont, construit par vous et moi, tout simplement parce qu'il se trouve sur des terres qui lui appartiennent. Il s'agit là d'un seul exemple parmi tous les programmes de reconstruction au pays, si le CP reçoit une compensation pour ce genre de coûts.

Je n'ai rien d'autre à dire réellement à ce sujet. Je crois que le point de vue financier des agriculteurs a bien été présenté par les différents témoins de ce matin; par conséquent, je ne le répéterai pas. Je suis intensément de leur avis quant à tous les aspects de cette question et je dirai simplement merci pour le moment.

**Le vice-président:** Merci monsieur Sloane.

Je donnerai maintenant la parole à M. Doug Cowling s'il vous plaît.

**M. Doug Cowling (Grandview, Manitoba):** Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

Pour commencer, le jour avance ou tout au moins nous sommes en retard dans ces audiences. Je vais donc restreindre mes remarques bien plus que je l'aurais fait autrement. Je vais fonder mes commentaires sur la lettre qui a accompagné ma présentation à votre Comité et qui a été expédiée le 22 juillet.

Mon nom vous a été présenté comme celui d'une des personnes qui voulaient parler au Comité permanent au cours des audiences des 4, 5 et 6 août à Winnipeg. Je suis un agriculteur de grains dans le district de Grandview, dans la région nord-ouest du Manitoba. Je ne parlerai pas au nom d'une organisation en particulier, mais j'essaierai de donner au Comité au moins une perspective de base de la part d'une personne qui se trouve dans le commerce de production des grains.

Vous allez trouver ci-joint une série de documents où j'ai indiqué mes réactions pendant l'hiver et que j'ai présentés à quelques-uns des facteurs clés dans le débat en cours à ce moment-là. Ces documents traitent essentiellement de ce que je pense être les aspects les plus inacceptables des recommandations Gilson et, par conséquent, ils ne portent pas directement sur le projet de loi actuel, sauf qu'ils appuient un bon nombre de changements récents.

Maintenant, j'aimerais nuancer cela quelque peu. J'ai des préoccupations, mais j'appuie essentiellement la portée fondamentale du projet actuel.

Il y a une certaine pertinence à ces présentations, toutefois, à cause du fait que certains groupes de l'Ouest exercent encore des pressions pour faire revivre l'approche Gilson sous une forme ou une autre. Dans ces documents, je donne mon point de vue sur bien des aspects importants du débat ainsi que le raisonnement qui le sous-tend . . .

Peut-être que les titres de ces documents—je vous les mentionnerai—vous donneront quelques idées de leur portée. Vous avez les textes et vous pouvez les consulter, si vous le jugez bon.



## [Texte]

The first was prepared for delivery to the Banff annual meeting of United Grain Growers last fall. It is entitled *Pay Farmers to Produce Grain—Pay the Railways to Transport It*, and I think that gives you an indication of my position on the method of payment.

The remaining four I prepared after Christmas but prior to Mr. Pepin's February announcement, dealing in specific detail with various aspects of the Gilson report and some of the objectives that certain farm groups seem to see would be achieved by following those recommendations.

The first was a cost analysis of the Gilson recommendations under the title, *Who Pays for the Gilson Recommendations, and How Much?* In section B, value-added industries and the Gilson formula, I state very strongly that I think the objectives in terms of expansion of value-added industries are false objectives not likely to be achieved by the method he outlined.

The third, again dealing with a slightly different aspect of that same argument, is called *Neutralization of the Crow Benefit and Direct Payments to Producers*.

The fourth goes really beyond what Mr. Gilson talked about in any detail, but it is a producer's point of view, at least this producer's view of the whole area of rationalization of grain collection and delivery system in western Canada, and the variable rates issue.

I do not wish to present this whole bulk of material to the committee orally, but rather to use it as a backdrop for some further comments in basically four areas. I will try to keep them as brief as possible. I will outline the four areas for you.

I do want to comment quickly on subsidized grain transportation and its impact on a farmer's ability to make informed production and marketing choices, or freedom of choice. I want to comment briefly on that. To get to the specifics of the present legislative package, I wanted to comment on what I consider to be the fundamental criteria that ought to underlie the cost-sharing of future inflationary costs. I want to speak briefly on what has been referred to as the cap on export volumes eligible for assistance. Finally, I want to comment on the safety net.

In relation to the freedom of choice option, this has been circulated about in one form or another for most of a year in western Canada. We all, of course, want to be free, and we would all like to have as many choices as possible. Those are fine objectives. What I could never understand, and still cannot understand, is how the payment-to-producer option really contributes anything to my freedom of choice.

If I could expand on that just a little, when I use the term freedom of choice, it implies an informed choice, a choice that I might make in terms of production or in terms of marketing on the basis of sound information. The freedom of choice

## [Traduction]

Le premier a été préparé pour la présentation à la réunion annuelle de l'Union des producteurs de grains qui se tenait à Banff l'automne dernier. Il est intitulé *Payez les agriculteurs pour qu'ils produisent du grain—Payez les chemins de fer pour le transporter*, et je pense que cela vous donne une indication de ma position quant au mode de paiement.

Les quatre autres documents ont été établis après Noël mais avant la déclaration de M. Pepin en février; ils traitent en détail des divers aspects du rapport Gilson et quelques-uns des objectifs de certains groupes d'agriculteurs seraient accomplis si on suivait ces recommandations.

Le premier portait sur l'analyse des coûts des recommandations Gilson et était intitulé *Qui paie pour les recommandations Gilson et combien?* Dans l'article B, les industries à valeur ajoutée et la formule Gilson, je déclare très fortement que les objectifs en termes d'expansion des industries à valeur ajoutée sont de faux objectifs qui ne seront probablement pas atteints par la méthode que Gilson indique.

Le troisième document, qui traite de nouveau d'un aspect légèrement différent du même argument, est intitulé *Neutralisation de la subvention du Nid-de-Corbeau et des versements directs aux producteurs*.

Le quatrième document va bien au-delà de ce que M. Gilson a traité, mais il s'agit du point de vue d'un producteur, tout au moins de mon point de vue sur tout le secteur de rationalisation du système de collecte et de livraison des grains dans l'Ouest du Canada et sur la question des taux variables.

Je ne désire pas présenter oralement à ce Comité toute la matière des documents, mais plutôt l'utiliser comme toile de fond pour d'autres commentaires dans quatre secteurs importants. Je vais essayer d'être le plus bref possible. Je vais vous indiquer les quatre secteurs.

Je voudrais parler rapidement du transport subventionné du grain et de l'effet qu'il a sur l'agriculteur et sur ses possibilités de faire des choix avisés en matière de production et de commercialisation, c'est-à-dire parler de la liberté de choix. J'aimerais faire quelques commentaires brefs à ce sujet. Pour en arriver aux points précis du projet de loi actuel, j'aimerais faire quelques remarques sur ce que je considère être les critères fondamentaux qui devraient sous-tendre le partage des frais inflationnaires futurs. J'aimerais parler brièvement de ce que l'on a appelé le bouchon sur les volumes d'exportation admissibles pour assistance. En dernier ressort, j'aimerais parler du filet de protection.

En ce qui a trait à la liberté de choix, on en a parlé sous une forme ou une autre pendant la grande partie d'une année dans l'Ouest du Canada. Bien entendu, nous voulons tous être libres et nous aimerions avoir autant de choix que possible. Il s'agit là d'objectifs bien intéressants. Ce que je n'ai jamais compris et ne peux toujours pas comprendre, c'est la façon dont l'option du versement aux producteurs contribue vraiment d'une façon quelconque à ma liberté de choix.

Si je pouvais élaborer quelque peu à ce sujet, quand j'utilise l'expression liberté de choix, cela signifie un choix avisé, un choix que je peux faire en termes de production ou en termes de commercialisation basé sur une information solide. Les

*[Text]*

advocates that I hear in western Canada tend to be suggesting, or seem to me to be suggesting, that if you could just pass back to producers the total compensatory rate for moving grain by rail, we would know how much it really costs and then would be in a position to make more informed choices about what we might want to grow and how we might want to market it.

That is a large area, and I am only going to deal with a very narrow aspect of that. Other aspects of it are dealt with in these papers. But the point has been made before, and it ought to be emphasized, that rail transportation is by no means the only means of transportation that is subsidized in western Canada. When I talk about trucking my grain—which is really the other option, the other choice available to me, either to feed processors or to rapeseed crushing plants or wherever . . . —it is not much of an informed choice if I am comparing the full compensatory rate for moving by rail.

I have my truck registration in front of me. My licensing fee for my tandem axle truck—which will carry anywhere from 10 to 14 tonnes, depending on what I am loading on it and how high I fill it up—costs me \$179 a year. I operate that on fuel that is relatively free of provincial tax.

Now, any farmer who pulls onto a provincially built and maintained highway, with the tarp heaped up like a camel coming down the road, and thinks that somehow he is paying the full compensatory rate for that method of moving grain is really fooling himself. If he says it very loud, he is trying to fool me, too. That is as highly a subsidized form of transportation as we might want to outline.

As long as I stay on the municipal roads with my truck, or on my farm—the municipal roads, my mill rate helps to maintain those—fine, I should be eligible for a low licensing fee. When I pull onto that provincially maintained road, though, that is a pretty minimal rate. You can imagine what my contribution is, with a total registration fee of \$179 a year and burning fuel that is relatively free of provincial tax. We would have to get a provincial minister, a highways minister here to give us a breakdown of that. But it seems to me to be obvious.

So that freedom of choice, in that narrow aspect at least—and it is a much broader question—freedom of choice, if it is going to be an informed choice, has to be based on a knowledge of the full compensatory rate of all methods of moving grain, truck and rail. Do not just pass back to me the full cost of moving it by rail and let me operate on the basis of rather concealed costs in other areas.

Enough said in that area, other than to make it very clear that my attitude toward producer payments, in whatever guise or under whatever name is brought forward, it is sort of characterized by my uncle's reaction to a horse trader one time. I was old enough to remember his comments. After a

*[Translation]*

partisans de la liberté de choix que j'entends à l'Ouest du Canada semblent suggérer, à mon avis tout au moins, que si l'on pouvait juste rendre aux producteurs le taux compensatoire global du mouvement des grains par chemin de fer, nous saurions combien cela coûte réellement et nous pourrions faire alors des choix avisés sur ce que nous voudrions faire pousser et sur la façon de le mettre sur le marché.

Il s'agit là d'un vaste secteur et je vais seulement traiter d'un aspect très étroit de ce secteur. D'autres aspects ont été traités dans ces documents. Mais le fait a déjà été souligné auparavant, et il devrait être souligné de nouveau, que le transport par chemin de fer n'est pas le seul moyen de transport subventionné à l'ouest du Canada. Lorsque je parle de faire transporter mon grain par camion—ce qui représente vraiment l'autre option, l'autre choix à ma disposition, soit vers les usines d'aliments soit vers les usines de pressurisation du colza ou autres—il ne s'agit pas vraiment d'un choix avisé si j'établis une comparaison avec le taux compensatoire global du transport par chemin de fer.

J'ai en face de moi le certificat d'immatriculation du camion, les frais de permis pour mon camion à essieux en tandem—qui transporte de 10 à 14 tonnes, selon le chargement et la façon dont je le remplis—et cela me coûte \$179 par année. J'utilise du carburant qui est relativement exempt de taxe provinciale.

Maintenant, supposons un fermier qui prend une autoroute construite et entretenue par la province, avec la toile du camion en bosse de chameau descendant la route, si cet agriculteur pense qu'il paie le taux compensatoire global pour ce moyen de transport de grain, il est en train de se leurrer. S'il le dit très fort, il essaie de me duper aussi. Il s'agit là d'une forme de transport aussi fortement subventionnée que nous pourrions le souligner.

Aussi longtemps que je reste sur les routes municipales avec mon camion, ou dans ma ferme—les routes municipales, mon taux de moulin aide à les entretenir—cela va bien; je pourrais être admissible au taux de permis réduit. Lorsque j'emprunte la route entretenue par la province, cependant, il s'agit là d'un taux assez minime! Vous pouvez imaginer quelle est ma contribution, avec un droit d'immatriculation global de \$179 l'an et avec du carburant qui est relativement exempt de taxe provinciale. Nous devrions avoir ici un ministre provincial, un ministre des autoroutes pour nous donner la ventilation des frais à ce sujet. Mais cela me semble évident.

Ainsi cette liberté de choix, sous cet aspect étroit tout au moins—et il s'agit d'une question bien plus vaste—cette liberté de choix, s'il s'agit d'un choix avisé, doit être basée sur la connaissance du taux compensatoire global de tous les moyens de transport, que ce soit par camion ou par chemin de fer. Ne me passez pas juste le coût global du mouvement par rail et ne me laissez pas fonctionner sur la base de coûts bien cachés dans d'autres domaines.

Assez dit à ce sujet; j'aimerais cependant déclarer que mon attitude envers les versements aux producteurs, sous quelque déguisement ou sous quelque appellation que ce soit, est quelque peu caractérisée par la réaction de mon oncle envers un marchand de chevaux, il y a quelque temps. J'étais assez



## [Texte]

rather lengthy discussion about the merits of a particular horse, he suggested: Well, you can call him Silver or you can call him Trigger or you can call him Giddy-up Scout if you wish; he is that same old bay with the staggers, and I am really not interested in him. That, I think, capsulizes my attitude in that area. For the rationale I refer you to the papers.

When we talk about the sharing of inflationary costs—and this is a specific reference to the legislation that is before the House at the moment . . . to me, the fundamental criteria that should be reflected in any formula for sharing future cost increases should be that inflation ought not to benefit anybody. Mr. Pepin made the point earlier in the year, probably in February, in the face of some criticism from farm groups that farmers did not really cause inflation and therefore should not be charged for it. His reaction was that we are all part of the system, inflation is a national problem, and we all have to absorb some of the costs of it.

I think I can agree with that; as a farmer, I really cannot divorce myself from what is going on in the total system around me. What I would think unfair, though, is for a legislative package to be put in place that would allow the government, which also has to accept some responsibility for inflation, to benefit by inflation. That can clearly happen. If the federal input is a fixed dollar figure and they are taking a minimal share of inflation costs, then what happens in the long course is that their contribution becomes less and less significant and mine becomes more and more so.

So although I will accept my share of responsibility for inflation in the economy, I think the government must also share responsibility for that condition. The formula that finally decides how we shall share it ought to be as near as possible to a 50-50 sharing of those ongoing inflationary costs, not one that passes them on to me.

The third part that I wanted to comment on, and which is roughly in the same area, is the cap that is in the present legislation on the total export volumes eligible for freight assistance. I would be critical of that cap for the same reason I am critical of an inflationary cost sharing that seems to pass more of it on to me. The cap will have exactly the same effect. If in the long term we pull out of the doldrums agriculture is presently in—and we have been through them before, so we probably will—and we continue to expand our production, as the Canadian Wheat Board suggests we are capable of doing, and I think we probably will, that cap will have the same net effect on the sharing between government and producers and the cost of moving grain as passing inflationary costs on to me.

## [Traduction]

âgé pour me rappeler ses commentaires. Après une assez longue discussion au sujet des mérites d'un cheval en particulier, il a suggéré: 'Eh bien, vous pouvez l'appeler Argent, vous pouvez l'appeler Gâchette ou vous pouvez l'appeler Debout Eclairer, si vous le désirez il s'agira toujours de la même vieille rosse chancelante et je ne suis pas vraiment intéressé.' Cela, je pense, résume mon attitude dans ce domaine. Quant au raisonnement, je vous renvoie aux documents.

Quand nous parlons du partage des frais inflationnaires—il s'agit d'une référence précise à la législation débattue en ce moment à la Chambre—à mon avis, le critère fondamental qui devrait être indiqué dans n'importe quelle formule de partage des augmentations de frais futurs serait que l'inflation ne devrait bénéficier à personne. M. Pepin l'a bien dit au début de l'année, probablement en février, à la suite de certaines critiques de la part des groupes d'agriculteurs qui soutenaient que les agriculteurs ne provoquaient pas vraiment l'inflation et donc ne devaient pas en supporter les frais. Sa réaction a été que nous faisons tous partie du système, que l'inflation est un problème national et que nous devons tous en absorber les frais.

Je pense que je suis d'accord avec cela; en tant qu'agriculteur, je ne peux vraiment me dissocier de l'ensemble du système qui m'entoure. Par contre, je trouverais injuste l'adoption d'un ensemble de lois qui permettrait au gouvernement, qui doit tout de même accepter certaines responsabilités vis-à-vis de l'inflation, de profiter de l'inflation. Il est évident que cela peut se produire. Si la participation du gouvernement fédéral se fait en termes de dollars fixes et qu'il n'assume qu'une petite partie des coûts de l'inflation, ce qui se passe à la longue c'est que sa contribution devient de moins en moins importante alors que la mienne le devient de plus en plus.

Par conséquent, bien que j'accepte ma part de responsabilités dans le cas de l'inflation, j'estime que le gouvernement doit faire de même. La formule par laquelle on décidera en dernier recours de la part de chacun devrait se rapprocher le plus possible du partage égal des coûts inflationnistes continus et non pas être une formule qui me les fait tous assumer.

La troisième partie au sujet de laquelle j'aimerais faire des observations, et qui porte à peu près sur le même domaine, est la limite qui se trouve dans la législation actuelle sur l'ensemble des volumes d'exportations admissibles à l'aide relative au fret. Je critique cette limite pour la même raison qui me fait critiquer un coût inflationniste qui semble m'être en grande partie imputé. La limite aura exactement le même effet. Si à la longue, l'agriculture se sort du marasme dans lequel elle se trouve à l'heure actuelle (or elle s'y est déjà trouvée et nous nous en sommes sortis), et que nous continuons d'augmenter notre production, ce que la Commission canadienne du blé estime que nous pouvons faire, et j'estime que nous le ferons probablement, cette limite aura le même effet net sur le partage de coûts du transport des céréales entre le gouvernement et les producteurs, c'est-à-dire que je devrai assumer les coûts inflationnistes.

## [Text]

As production expands, the relative share the government has accepted at this point in time will become less and less and less significant as the volumes exceed, and to whatever extent they exceed, the cap that is in place. So I would suggest to you—and I know a number of other organizations have probably made that suggestion as well—that there should be, in my opinion, no cap, and there should be an equal sharing of the costs of inflation. I am prepared to accept my part of the responsibility; I do not think I should accept it all, however.

The matter of the safety net: I do not like to get personal in discussions like this, but I do not know how else I can give you a really grass roots view of that safety net at 10% and my opinion of how ineffective it would be. The safety net implies something that kicks into place in a crisis or near-crisis situation; we are in that right now. If the present discussions had taken place 10 years ago and the 10% factor had been in force the last 2 years, I would have been in serious trouble. I am talking about roughly 1000 acres in crop; I am talking about gross sales farm gate value of \$150,000, \$160,000 maybe—in there someplace; I am talking about a net income—and I was surprised how close the gentleman to the left was to my actual figures—the last couple of years averaging in the \$12,000 to \$13,000 range.

Now, everybody knows that a farmer's ability to exercise a reasonable lifestyle is not totally reflected in his tax return figures; nevertheless, it does give you a pretty good impression of our cashflow situation. If you take a net income of \$12,000, if you take gross sales of \$160,000, take 10% right off the top of that—not 10%, but an additional 7.5%, I believe, right off the top of that, because we are not operating at somewhere around 2.5% is my information—you can see what happens to my net income over the last 2 years. It has disappeared. And I am tight as it is. If that had happened to me over the last two years, the safety net would not have caught me at all; I probably would have been out of business before the safety net kicked in.

How we deal with that I am not sure. The obvious answer is a smaller percentage. Some farm groups are suggesting 5%, 6%, 7%—in there someplace. Certainly it seems to me it ought to be less than 10%. The comment I would like to make, and this the committee might want to consider—and this is done without any homework in terms of arithmetic—is that it seems to me that a safety net for farmers has to kick in not just in relation to the selling price or export price of the product. To give you an example that is a little extreme, I could sell all kinds of wheat for \$1 a bushel if I could just grow it for 75¢. I cannot sell wheat at \$12 a bushel if it costs me \$14 to grow it. And a safety net that does not somehow consider both components—that is, the selling price and the input price—is going to be, on many occasions, not very appropriate.

## [Translation]

Au fur et à mesure de l'augmentation de la production, la part relative que le gouvernement a acceptée à ce moment, deviendra de moins en moins importante à mesure que les volumes dépasseront, peu importe dans quelle mesure, la limite établie. Donc, je vous proposerais (et je sais qu'un certain nombre d'autres organismes l'ont probablement déjà fait) qu'il n'y ait pas de limite imposée et qu'il y ait un partage égal des coûts de l'inflation. Je suis prêt à accepter ma part de responsabilités; je ne crois pas, toutefois, que je devrais toutes les assumer.

Au sujet du filet de sécurité: je n'aime pas entrer dans des détails personnels au cours de discussions comme celle-ci, mais je ne vois pas comment je pourrais, d'une autre façon, vous donner une idée de l'opinion populaire sur ce filet de sécurité à 10 p. 100 et mon avis sur son inefficacité probable. La notion de filet de sécurité indique une protection qui se met en place dans un moment de crise ou de presque crise; nous sommes dans une telle situation, à l'heure actuelle. Si les discussions actuelles avaient eu lieu il y a 10 ans et que le facteur des 10 p. 100 avait été en place au cours des deux dernières années, je me serais trouvé dans une situation très grave. Je parle d'environ 1000 acres en culture; je parle de ventes brutes d'une valeur à la ferme de 150,000 à 160,000 dollars peut-être; je parle d'un revenu net (et je suis surpris de constater à quel point la personne à ma gauche était près de mes chiffres réels) au cours des deux dernières années, d'une moyenne se situant entre 12,000 et 13,000 dollars.

Par contre, tout le monde sait que la possibilité pour un agriculteur d'atteindre un niveau de vie raisonnable ne se reflète pas totalement dans les chiffres de son impôt sur le revenu; néanmoins, cela donne une bonne idée de la situation de nos rentrées. Si vous prenez un revenu net de 12,000 dollars et des ventes brutes de 160,000 dollars, et que vous enlevez 10 p. 100 (non pas 10 p. 100 mais 7.5 p. 100 supplémentaire, je crois, parce que, selon mes renseignements, votre exploitation ne se situe pas à environ 2.5 p. 100) vous pouvez juger de ce qui est arrivé à mon revenu net au cours des deux dernières années. Il a disparu. Or, j'ai déjà des difficultés. Si cela m'était arrivé au cours des deux dernières années, le filet de sécurité ne m'aurait pas rattrapé; j'aurais probablement dû abandonner mon exploitation avant que le filet de sécurité ne soit mis en place.

Je ne suis pas certain de la solution que nous pourrions apporter à une telle situation. La réponse évidente semble être un pourcentage moins élevé. Certains groupes d'agriculteurs proposent 5, 6 ou 7 p. 100. Il me semble qu'il est évident que le pourcentage devrait être inférieur à 10 p. 100. L'observation que j'aimerais faire et que ce comité voudrait peut-être examiner (je ne m'appuie en cela sur aucune étude mathématique précise) c'est que le filet de sécurité pour les agriculteurs ne doit pas se rapporter qu'au prix de vente ou d'exportation du produit. Laissez-moi vous donner un exemple un peu tiré par les cheveux; je pourrais vendre toutes sortes de céréales à 1 dollar le boisseau si je pouvais les cultiver à 75¢. Je ne peux vendre du blé à 12 dollars le boisseau s'il m'en coûte 14 pour le cultiver. Et un filet de sécurité qui ne tient pas compte des deux éléments (c'est-à-dire le prix de vente et le prix de



[Texte]

Those kinds of calculations are available through the various stabilization programs, through the grain stabilization program. Whether they are applicable in this case I am not sure. You people have access to the kinds of information that will allow you to do that sort of calculation and explore it a little bit if you think it is worthwhile. Nevertheless, the point that I wanted to make very clear is that a 10% safety net is no safety net at all. By the time that kicked out, the acrobat walking the tightrope would have already broken his neck on the floor.

In conclusion, I would make this comment: Like almost all of the people here today, our net income is in a situation where we really cannot look very favourably on increased freight costs—or increased costs in any area, for that matter—because we have very little capacity to absorb them. As grain farmers, however, we are caught in a dilemma in this situation, because the cost-price squeeze that I am in right now could, if it continues indefinitely, put me out of business. But there is something else that can put me out of business too; that is, if I cannot move that grain to terminal. If it will not go to terminal and I cannot get the cashflow out of that grain, then I am in just as serious trouble as any cost-price squeeze can put on me. That is the only reason, fundamentally, that I think a majority of us agreed at the outset to look at this thing, to perhaps renegotiate it, and to find a way that we can share in the costs of revitalizing that rail system in order to get our grain to terminal.

In conclusion, I would read from one of the submissions. It was the one on the actual cost of the Gilson recommendations. I will read the concluding remarks, and then I will go.

**The Vice-Chairman:** From one of the submissions. Is that one we have already received?

**Mr. Cowling:** I mailed it to Ottawa. The people out front informed me that you have not yet received the information from Ottawa.

**The Vice-Chairman:** We can tell you that it will be circulated to all the members and appended to the proceedings.

**Mr. Cowling:** Okay.

**The Vice-Chairman:** I just want to point out, Mr. Cowling—and it is just an observation—that you have taken almost as much time as the three previous speakers.

**Mr. Cowling:** I am sorry.

**The Vice-Chairman:** In fairness to the others, could we accept this as your conclusion?

**Mr. Cowling:** Certainly.

[Traduction]

production) sera, en de nombreuses occasions, pas très approprié.

On trouve ces calculs dans le cadre de divers programmes de stabilisation, et du programme de stabilisation des céréales. Je ne suis pas certain qu'on puisse les appliquer au cas qui nous intéresse. Vous avez accès à ce genre de renseignements qui permet tout ce genre de calculs et vous pouvez les étudier un peu si vous jugez que cela en vaut la peine. Néanmoins, je voudrais qu'il soit très clair qu'un filet de sécurité de 10 p. 100 n'est pas du tout un filet de sécurité. Avant qu'il ne puisse être déployé, l'acrobate qui avance sur la corde raide s'est déjà cassé le cou sur le plancher.

En conclusion, j'aimerais faire l'observation qui suit: comme la plupart des gens ici présents aujourd'hui, notre revenu net est dans une situation telle que nous ne pouvons envisager d'un oeil très favorable l'augmentation des coûts de fret (ou des coûts accrus dans quelque domaine que ce soit pour cette raison) parce que nous sommes très peu capables de les absorber. En tant que céréaliculteurs, nous nous trouvons devant un dilemme parce que la compression coût-prix dans laquelle je me trouve à l'heure actuelle pourrait, si elle continuait indéfiniment, me forcer à mettre fin à mon exploitation. Mais quelque chose d'autre pourrait également le faire, c'est que je ne puisse pas transporter les céréales au terminal. Si elles ne peuvent se rendre au terminal, alors je n'ai pas les rentrées que je dois en tirer et, par conséquent, je me trouve dans une situation aussi grave que celle dans laquelle peut me mettre une compression coût-prix. Fondamentalement, c'est la seule raison, selon moi, pour laquelle la majorité d'entre nous acceptent, finalement, d'examiner cette question pour peut-être la renégocier et trouver une façon équitable de partager les coûts nécessaires à revitaliser le système ferroviaire afin d'amener nos céréales au terminal.

En conclusion, j'aimerais lire un extrait d'une des représentations. Il s'agit de celle qui portait sur le coût réel des recommandations Gilson. Je lirai les observations de conclusion et je me retirerai ensuite.

**Le vice-président:** Tiré d'une des représentations. S'agit-il d'une des représentations que nous avons déjà reçues?

**M. Cowling:** Je l'ai envoyée par la poste à Ottawa. Les gens à l'avant m'indiquent que vous n'avez pas encore reçu les renseignements d'Ottawa.

**Le vice-président:** Nous pouvons vous assurer qu'elle circulera parmi les membres et sera annexée aux délibérations.

**M. Cowling:** Très bien.

**Le vice-président:** J'aimerais souligner, monsieur Cowling, et il s'agit seulement d'une observation, que vous avez pris presque autant de temps que les trois porte-parole précédents.

**M. Cowling:** Je suis désolé.

**Le vice-président:** En toute justice pour les autres, accepteriez-vous ceci comme conclusion?

**M. Cowling:** Certainement.

## [Text]

**The Vice-Chairman:** We will give you the assurance that the clerk will distribute that reference—in fact, the whole brief that you sent to Ottawa.

**Mr. Cowling:** Very good. That is fine.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Cowling.

I hope I will pronounce this next name right. Is that Sid Puchailo?

**Mr. Sid Puchailo (Farmer, Grandview, Manitoba):** Yes, that is right.

**The Vice-Chairman:** Please, proceed, Mr. Puchailo.

**Mr. Puchailo:** Mr. Chairman, members of the committee, my name is Sid Puchailo. I farm in the Grandview district. My wife got a phone call that I was accepted to appear before this committee to present my brief—a minute and a half to two minutes. So I am prepared for about that much.

I would like to state that the present Crow rate should not be changed. Its demise will surely cause undue hardship to all farmers of western Canada. In my area of Grandview and Gilbert Plains, there are roughly 650 permit book holders. Of these, about 50% are in the 25- to 35-year-old bracket, roughly 10 years in the farming business, and with a considerable debt-load already. The removal of the present Crow rate would move a large percentage of these younger farmers from a very fragile financial situation to a definite bankrupt situation.

Calculating at five times the Crow rate, Gilbert Plains would be at \$800,000 loss and Grandview at about \$665,000 annually. Now, at over a million dollar annual loss of the revenue for a small area like Gilbert Plains and Grandview, the local businesses and farmers would surely suffer a tremendous blow. I therefore emphatically suggest that the statutory Crow rate remain as is.

Thank you.

• 1150

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Puchailo.

I now call on Mr. Jake Froese. Mr. Jake Froese, please.

**Mr. Jake Froese (Individual Presentation):** Mr. Chairman, honourable members of the committee, I appreciate the opportunity to make my views known to you today and that you kindly consented to have a meeting in our fair province and in this city. This is a very important matter that is before us, and I for one feel that it will have effects probably for the next 100 years again if we are going to live under it as we have under the first statute.

Personally, I am a farmer, farming presently with my sons. I believe in free competitive enterprise, but when we come to the railways I think this is a different matter.

## [Translation]

**Le vice-président:** Nous vous donnons l'assurance que le secrétaire distribuera le texte (en fait, l'ensemble de l'exposé que vous avez fait parvenir à Ottawa).

**M. Cowling:** Très bien. C'est parfait.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Cowling.

J'espère que je prononcerai le prochain nom de la bonne façon. S'agit-il de Sid Puchailo?

**M. Sid Puchailo (agriculteur, Grandview, Manitoba):** Oui, c'est cela.

**Le vice-président:** Allez-y, monsieur Puchailo.

**M. Puchailo:** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je m'appelle Sid Puchailo. J'ai une exploitation agricole dans le district de Grandview. On a déclaré à ma femme, au téléphone, qu'on acceptait que je présente mon exposé devant ce comité durant une minute et demie à deux minutes, de sorte que c'est à peu près ce que j'ai préparé.

J'aimerais dire que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau ne devrait pas être modifié. Sa suppression entraînerait sûrement des difficultés pour tous les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Dans ma région de Grandview et de Gilbert Plains, il y a environ 650 détenteurs de permis. Parmi ceux-ci, environ 50 p. 100 se situent dans la moyenne d'âge de 25 à 35 ans, ayant environ 10 ans d'expérience dans le domaine agricole et des dettes déjà considérables. Le retrait du présent tarif du Nid-de-Corbeau entraînerait un grand pourcentage de ces jeunes agriculteurs d'une situation financière très précaire à une faillite certaine.

Calculée à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, la perte de Gilbert Plains se chiffrerait à 800,000 dollars et celle de Grandview à environ 665,000 dollars annuellement. Alors, avec plus d'un million de dollars de perte annuelle de revenus pour une petite région comme Gilbert Plains et Grandview, cela porterait un énorme coup aux entreprises et aux agriculteurs locaux. Par conséquent, j'insiste pour que le tarif du Nid-de-Corbeau demeure tel quel.

Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Puchailo.

J'appelle maintenant M. Jake Froese. M. Jake Froese, s'il vous plaît.

**M. Jake Froese (présentation individuelle):** Monsieur le président, membres du comité, je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de venir présenter mon point de vue aujourd'hui, et je vous remercie d'avoir accepté de venir dans notre belle province et dans cette ville. Le sujet qui nous occupe est de la plus haute importance, et je crois pour ma part qu'on en ressentira les effets probablement au cours des 100 prochaines années, si la nouvelle loi doit avoir une vie aussi longue que la première.

Je suis personnellement un exploitant agricole, et je travaille avec mes fils. Je crois dans l'entreprise libre et concurren-



[Texte]

I belong to the Flax Growers of Canada and am a director on it. They took a position at the last annual meeting that they want to have the freight costs limited to three times the present Crow rate if a change is made. I am not speaking on behalf of the flax growers—they will be presenting their own submission in Regina, I take it—but I thought I would mention this.

I personally believe that the present statutory rates should be left intact and that they should not be changed. I feel that once we remove this statutory rate the costs will be increasing year by year much more than they have up to the present time. Up to the present, with the government paying the subsidy, naturally they would want the subsidies to be as low as possible and therefore it would be in their interests to see that the railways operated economically as much as possible.

Then, too, the government no doubt has subscribed to the subsidy program for a number of years and this is nothing new, so why not continue with the same? Certainly it is producing cheap food for people in this country. For the consumer this helps to bring about a cheap food policy, and once you remove the statutory rate you are bound to see an increase. I feel there are no limits once we remove the statutory rate.

I think the bill provides for revision after three years. Who knows what kind of administration we will be having by then, just what their position will be and whether we will be going through this whole process again?

I feel we are in a very unstable situation at present. I would bring in one example, and that is the banks. In the 1960s we removed the ceiling on interest rates that the banks could charge on farm loans. This was done in the name of competition. We all know what has happened since. The interest rates were increased so much that in my opinion it was unconscionable, and this has forced many people into bankruptcy. Not only did it do that, but it also forced credit unions who were also in the business to compete with them. Therefore they had to increase their rates and this brought about many difficulties to the credit unions as well, because many of them right now are insolvent in Manitoba; were it not for the provincial government backing them through substantial reserves of many millions of dollars, they would be deeply in trouble.

This has destroyed the confidence of the people. Up until recently people would venture into new businesses; they would start new ventures and go into business and so on and this would provide jobs for the people. But there is great hesitancy at present to start any new ventures and go out starting up new companies and so on. So we have destroyed the confidence to a

[Traduction]

tielle, mais dans le cas des sociétés ferroviaires, la situation est à mon avis différente.

Je fais partie des *Flax Growers of Canada*; j'en suis même un des administrateurs. Cet organisme, à sa dernière assemblée annuelle, a adopté une position suivant laquelle les coûts de transport devraient être limités à trois fois le tarif du Nid de Corbeau actuel si un changement est apporté. Je ne parle pas au nom des producteurs de lin—they feront leur propre présentation à Regina, je pense—mais j'ai quand même jugé bon de vous faire part de cette position.

Je crois personnellement que les tarifs actuels du Nid de Corbeau devraient être laissés intacts et qu'on ne devrait pas les modifier. Je pense que si on élimine ces tarifs, les coûts s'accroîtraient d'année en année à un rythme beaucoup plus rapide qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici. Dans la situation actuelle, comme c'est le gouvernement qui verse les subsides, il désire les maintenir au niveau le plus bas possible; il a donc intérêt à s'assurer que les sociétés ferroviaires fonctionnent de la façon la plus économique possible.

Par ailleurs, force est de constater que le gouvernement a favorisé le programme des subsides depuis plusieurs années; il n'y a rien là de nouveau, alors pourquoi ne pas continuer dans le même sens? Ce système permet hors de tout doute de produire des aliments à bon marché pour les Canadiens. Du point de vue du consommateur, il contribue à la mise en place d'une politique d'aliments à bas prix; si le tarif du Nid de Corbeau est éliminé, il y aura forcément une augmentation des prix. Je crois qu'il n'y aura pas de limite une fois que ce tarif aura été éliminé.

Je pense que le projet de loi prévoit une révision au bout de trois ans. Qui sait quel genre d'administration nous aurons à ce moment-là, quelle sera sa position, et si nous ne devons pas reprendre tout le processus.

Nous sommes, à mon avis, dans une situation très instable à l'heure actuelle. J'aimerais mentionner un exemple, celui des banques. Dans les années 1960, on a éliminé le plafond des taux d'intérêt que les banques pouvaient exiger sur les prêts agricoles. La raison invoquée était de laisser libre cours à la concurrence. Nous avons vu ce qui s'est produit par la suite. Les taux d'intérêt ont tellement augmenté, à des niveaux que je qualifierais d'insensés, que nous avons assisté à de nombreuses faillites. Mais ces taux n'ont pas provoqué que cela, ils ont également forcé les coopératives de crédit, qui oeuvraient aussi dans ce domaine, à entrer dans le jeu de la concurrence. Il leur a donc fallu accroître leurs taux, ce qui leur a causé beaucoup de difficultés, plusieurs d'entre elles étant actuellement insolvables au Manitoba. Si ce n'était du gouvernement provincial qui les soutient au moyen de réserves considérables de plusieurs millions de dollars, elles se trouveraient dans de graves difficultés.

Ces facteurs ont détruit la confiance de la population. Jusqu'à tout récemment, les gens n'hésitaient pas à se lancer en affaires; ils formaient de nouvelles entreprises, lançaient des commerces, contribuant ainsi à créer des emplois. Mais on se montre très hésitant maintenant à se lancer en affaires, à former des compagnies, etc. La confiance a donc été détruite

## [Text]

large degree. This has been brought about by the high interest rates of the banks.

I am afraid what we are proposing in this bill will have somewhat of the same effect and that the timing is very, very poor. That we would try and bring in new rates that are very substantially higher at this particular time I think is outrageous. If the proposal had been brought in 10 years ago or so, I think people would have been more ready to buy a proposal of this type—but not today.

I was going to mention one thing more in connection with credit unions, and that is that the securities and collateral that these organizations had as a result of the high rate of interest and then people going into bankruptcy and there were no buyers for them also had its effect on those corporations. I am not trying to be derogatory in any way on this; this is just a matter of fact. This is what has happened and this is what is still happening.

I for one do not pity the railways. CP has large investments. Naturally, they have been divested from the railways to a large extent. We have heard from other speakers already this morning that they are making enormous profits.

If I recall what happened during the 1930s, my uncle shipped a carload of rye, and when he got the returns they were not sufficient to pay for the freight cost of transportation. Finally the merchant involved gave him a box of apples. That is what he got for his carload of rye. I am afraid some things like that can happen again.

Certainly the railways have not suffered, and in those days they were getting more than their fair share. I think if they now have to bleed a little on occasion that they have had their good times too.

I also feel that the proposition that is being made now will encourage the railways to increase their costs knowing that the farmer is going to pick up certainly a good portion of the inflationary costs. Also, as I pointed out, there is no boss to tell them to cut down. They will be more free to expand or make expenses, making the costs go up.

It is very poor timing altogether, as far as I can see it, because the crops this year do not look that good. In fact, a farmer harvesting his crop south of Morden received 20 bushels an acre from barley weighing somewhere around 30 pounds to the bushel. This is very low. This is because of the heat and the dryness, the drought. To have a proposal brought in at this time when these farmers are already experiencing difficulty and will experience more difficulty as time goes on . . .

I, too, subscribe to the idea that if a change has to be brought in to the statutory Crow rate it should be capped at no more than three times the present rate to have a fixed amount brought in so we will know exactly where we are—and that this rate will continue.

## [Translation]

dans une grande mesure. Et les coupables sont les taux d'intérêt élevés des banques.

Je crains que les propositions contenues dans ce projet de loi auront à peu près le même effet et que les perspectives sont très, très peu reluisantes. Le fait de penser à établir de nouveaux tarifs sensiblement plus élevés à ce moment précis est à mon avis une aberration. Si la proposition était venue il y a dix ans, les gens auraient peut-être été plus réceptifs—mais pas maintenant.

Un autre élément que je désirais mentionner au sujet des coopératives de crédit, c'est que les garanties et les biens donnés en nantissement dont elles disposaient par suite de la hausse des taux d'intérêt, des nombreuses entreprises devant aller en faillite et de l'absence d'acheteurs pour ces dernières sont un facteur qui a eu un effet sur leur situation. Je ne veux dénigrer personne; ce sont simplement les faits. C'est ce qui s'est produit et continue de se produire.

Je ne plains pas, quant à moi, les sociétés ferroviaires. Le CP compte sur d'importants investissements. Evidemment, ses activités de transport ferroviaire ont été réduites de beaucoup. Nous avons entendu d'autres intervenants de ce matin nous dire qu'ils réalisent d'énormes bénéfices.

Je me souviens d'une anecdote qui s'est produite pendant les années 1930; mon oncle avait expédié un wagon de seigle, et lorsque les recettes sont arrivées, elles ne suffisaient pas à payer le coût du transport. Finalement, le marchand concerné lui a donné une boîte de pommes. Voilà ce qu'il a eu pour son wagon de seigle. J'ai bien peur que ce genre de choses puisse se produire de nouveau.

Les sociétés ferroviaires n'ont certainement pas souffert, et à cette époque, elles obtenaient plus que leur juste part. Je crois que si elles doivent maintenant absorber quelques coups de temps à autre, elles ont eu aussi leurs bonnes périodes.

Je pense également que la proposition que nous avons devant nous aura pour effet d'inciter les sociétés ferroviaires à accroître leurs coûts, sachant que l'agriculteur sera obligé d'absorber une bonne partie de l'augmentation des coûts attribuables à l'inflation. En outre, comme je l'ai mentionné, il n'y a personne qui puisse les obliger à se modérer. Elles pourront plus librement prendre de l'expansion et faire des dépenses, poussant ainsi les coûts à la hausse.

Le moment est très peu propice, selon ce que je peux voir, parce que les récoltes ne s'annoncent pas très bonnes cette année. En fait, un agriculteur dont l'exploitation se trouve au sud de Morden a obtenu 20 boisseaux l'acre pour de l'orge pesant aux environs de 30 livres le boisseau. C'est très peu. Cela est attribuable à la chaleur et au manque d'eau, à la sécheresse. Lancer une proposition en cette période où les agriculteurs éprouvent déjà des difficultés et en éprouveront d'autres dans l'avenir . . .

Je pense aussi, personnellement, que si le tarif du Nid de Corbeau doit être modifié, le nouveau tarif ne devrait pas être supérieur à trois fois le tarif actuel. Ainsi, les montants seraient fixes et nous saurions à quoi nous en tenir—nous saurions que le tarif demeurerait le même.



[Texte]

I would feel that there are different ways for the government to act and bring about savings to the transportation system, especially in financing capital. Why not use the Bank of Canada to provide the necessary loans at zero interest? They can do that. We have the mechanism; we have the machinery set up for it. Why not do it?

It has been done. We have made loans to other countries. It was brought out in parliamentary conferences a few years ago in Ottawa when they were tabled—and I was present—that large loans were made, \$50 million or \$100 million or more, for 50 to 60 years at interest rates of 0.5% or 0.75%. Those were the rates of interest that we were charging on these loans. If we can do it for other countries, for other people, why cannot we do the same things for us, especially in this case where we are dealing with a Crown corporation, which belongs to the people of Canada? So I would recommend very highly that this matter be investigated.

When the late John G. Diefenbaker was Prime Minister of Canada he resorted to this matter. He made loans from the Bank of Canada—not at zero interest rates, but at a given interest rate—but the interest accruing on those loans was returned to government coffers, to the Consolidated Revenue Fund. So in effect the interest rate was zero, because those revenues contributed to the government fund meant that we would have to pay that much less in taxes. So it added up to the same thing.

**The Vice-Chairman:** Excuse me, Mr. Froese; could you bring this to a conclusion so there will be some time for questioning?

**Mr. Froese:** Yes; I am almost finished.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

• 1200

**Mr. Froese:** I think eventually this will have to come about anyway, because with the way our economic and monetary systems are going, the debt is increasing year by year; the federal government never repays its debt, it just refinances. We see this happening not only in our country, it is the same way in the United States. Eventually we will have to come and address ourselves to this very matter.

Gentlemen, I would ask you to recommend to withdraw this bill. If that is not possible, at least cap the rate at not more than three times the present rate, so will know that the inflationary costs would not come in, and the farmer would not be left to pay for those as well.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Froese.

I call on Mr. Neil, please.

**Mr. Neil:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

A mon avis, il y a d'autres moyens d'action que peut prendre le gouvernement pour permettre au système de transport de réaliser des économies, en particulier sur le plan du financement. Pourquoi la Banque du Canada ne ferait-elle pas les prêts nécessaires, sans intérêt? Elle peut le faire. Nous avons le mécanisme, nous disposons des instruments requis. Pourquoi pas?

Cela s'est déjà fait. Nous avons consenti des prêts à d'autres pays. On a appris, à l'occasion de conférences parlementaires qui ont eu lieu il y a quelques années à Ottawa, au moment où ils ont été annoncés—et j'étais présent—que des prêts importants avaient été faits, de \$50 millions, de \$100 millions, ou plus, pour des périodes de 50 à 60 ans, à des taux d'intérêt de 0,5 p. 100 ou de 0,75 p. 100. Voilà les taux d'intérêt qu'on a demandés pour ces prêts. Si nous pouvons le faire pour d'autres pays, pour d'autres peuples, pourquoi ne le ferions-nous pas pour nous, en particulier dans ce cas où il s'agit d'une société de la Couronne qui appartient à la population du Canada? Je recommande donc très fortement qu'on étudie cette possibilité.

Lorsque le regretté John G. Diefenbaker était Premier ministre du Canada, il s'est servi de cet instrument. Il a fait des prêts à la Banque du Canada—non pas sans intérêts, mais à un intérêt donné—mais les intérêts courus étaient retournés dans les coffres du gouvernement, au Fonds du revenu consolidé. C'était donc l'équivalent d'un taux d'intérêt annuel, parce qu'en versant les revenus au fonds consolidé, on pouvait réduire d'autant les impôts à percevoir. Le résultat était donc le même.

**Le vice-président:** Excusez-moi, monsieur Froese; je vous demanderais de conclure pour réserver du temps aux questions.

**M. Froese:** Oui; j'ai presque fini.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Froese:** Je crois qu'éventuellement, il faudra régler le problème parce que, de la façon dont fonctionnent nos systèmes économique et monétaire, la dette augmente d'année en année; le gouvernement fédéral ne s'acquitte jamais de sa dette, il la refinance plutôt. On constate que cela se produit non seulement dans notre pays, mais également aux États-Unis. Eventuellement, il faudra se concerter et nous attaquer à cette question précise.

Messieurs, je vous demande de recommander que ce projet de loi soit retiré. Si ce n'est pas possible, il faudrait au moins plafonner le tarif pour qu'il ne soit pas supérieur au triple du tarif actuel, pour nous assurer que les coûts inflationnistes n'entreront pas en ligne de compte et que le cultivateur n'aura pas à les assumer également.

Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Froese.

Monsieur Neil, la parole est à vous.

**M. Neil:** D'accord. Merci, monsieur le président.

*[Text]*

I would like to address a question to Mr. Nimchuk. Did I hear you right? You are making your presentation on behalf of three pool locals?

**Mr. Nimchuk:** Yes. On behalf of the three pool locals in our sub-district. Both of us are representing the grain producers from that area.

**Mr. Neil:** How many producers would there be in those three locals?

**Mr. Nimchuk:** It would be a very, very poor guess if I gave you a figure. The only thing we know for sure is that two of the houses went over a million; the third house in Beausejour is reaching the million bushels handled this year; Libau is reaching the million; Hazelridge is reaching the million.

**Mr. Neil:** I wonder if you were here for the presentation of the Manitoba Pool.

**The Vice-Chairman:** Mr. Neil, excuse me. The Chair has to remind you we agreed to one question per person per round. We are not trying to piggy-back them. Mr. Althouse reminded me of the rule we adopted. I will call you again.

I call on Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Nimchuk mentioned to the committee that in 1975 the net farm income was \$12,000 and in 1981 had increased to \$14,000. We realize that with inflation it is hardly any increase at all. I wonder if he could tell the committee what the elevation charges were in 1975, what they were in 1981, and what the elevator companies have done to try to reduce these elevation charges, because would that not be a direct saving to the farmer?

**Mr. Nimchuk:** I cannot give you the information, sir, off the top of my head. I would be guessing. I used the statistics from the 1981 Manitoba agricultural booklet to illustrate the net income in arriving at the net the farmer, the average grain producer in Manitoba, had at his disposal after paying out his expenses. I am not conversant with the elevation charges.

**The Vice-Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

My question is to the second gentleman who spoke, whose name I am afraid I missed. Mr. Baker? I thank you, sir, for presenting the excellent charts you did. I was particularly intrigued by the first page showing that if a farmer missed one year's crop it would take him five years of net income just to catch up with the expenses he had been unable to recoup on the crop. I note you, or the next speaker, I believe, mentioned that in five years, under the formula we are using in this bill, the railways will have paid for their investment, not just recouped their one year's operating costs. I wonder if you have any comments about the equity, or the apparent equity of that, since equity was supposed to be one of the things we were looking for with this proposal. How many years of net income

*[Translation]*

J'aimerais poser une question à M. Nimchuk. Ai-je bien compris? Votre mémoire représente les intérêts des sections de trois coopératives?

**M. Nimchuk:** C'est exact. Les intérêts des sections de trois coopératives de notre sous-district. Nous représentons tous les deux des céréaliculteurs de cette région.

**M. Neil:** Combien de producteurs ces trois sections comprennent-elles?

**M. Nimchuk:** Le chiffre que je vous fournirais serait très, très approximatif. Tout ce dont nous sommes certains, c'est que deux des entrepôts ont dépassé le million; le troisième entrepôt, à Beauséjour, approche du million de boisseaux manutentionnés cette année; Libau et Hazelridge approchent du million.

**M. Neil:** Étiez-vous présent lors de l'exposé de la coopérative du Manitoba?

**Le vice-président:** Je vous demande pardon, monsieur Neil. Je me permets de vous rappeler que nous avons fixé une limite d'une question par session. Notre but ne consiste pas à les reporter à plus tard. M. Althouse m'a rappelé le règlement que nous avons adopté. Je vous donnerai de nouveau la parole.

La parole est à M. Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

M. Nimchuk a fait part au Comité qu'en 1975, le revenu agricole net s'élevait à \$12,000 et qu'en 1981, il avait atteint \$14,000. Nous savons que, compte tenu de l'inflation, il ne s'agit pas d'une hausse véritable. J'aimerais qu'il fasse part au Comité des frais de mise en silos en 1975, en 1981 et de ce que les propriétaires de silos ont fait pour tenter de réduire ces frais, puisqu'il pourrait s'agir d'économies directes pour l'agriculteur.

**M. Nimchuk:** À brûle-pourpoint, monsieur, je ne suis pas en mesure de vous fournir ces renseignements. Ce serait pure conjecture. J'ai utilisé les données de la brochure agricole du Manitoba de 1981 en vue d'illustrer le revenu net pour obtenir le revenu net dont le cultivateur, le céréaliculteur moyen du Manitoba, disposait après ses dépenses. Je ne suis pas au courant des frais de mise en silos.

**Le vice-président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse au deuxième interlocuteur dont je n'ai pas saisi le nom. M. Baker? Je vous remercie, monsieur, d'avoir présenté ces excellents graphiques. J'ai surtout retenu la première page montrant que, si un cultivateur perdait la récolte d'une année, il devrait utiliser son revenu net de cinq années pour récupérer les sommes dépensées que cette année lui aurait fait perdre. Je constate que vous ou l'interlocuteur qui vous a suivi avez dit qu'en cinq ans, en vertu de la formule utilisée dans le présent projet de loi, les sociétés ferroviaires auraient récupéré leur investissement, pas seulement leurs frais d'exploitation d'une année. Auriez-vous des remarques à propos de l'équité ou du semblant d'équité de cet état de choses, puisque c'est précisément un des éléments que visait cette proposition. En moyenne, combien d'années de revenu net



[Texte]

would it require to pay the farmers' investment, on an average? Would you have a guess at that?

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, I appreciate the question. I guess the best way I could answer it would be to say I attended a Royal Bank seminar about five or six years ago, at which the banks had statistics to show the farmer, over the last 50 year period, had received less than 4% on his investment. Okay? Since then we know the return on farmers' investments has almost been in a negative position; we have come down from that 4% to where it is now almost nil. I guess farmers are in the position where either you work for nothing or you have your investment for nothing—one or the other.

But to answer your question, maybe this is what the most insulting part of this whole procedure is all about. On one hand we believe in treating all segments of our society fairly, because democracy dictates it be done; yet on the other hand, we are saying the railroads must get a return on their investment of 20%, and the farmers . . . —who have, in the long run, received less than 4%—must pay it. It seems to me to be the wrong procedure. First guarantee the farmers a decent return, and they will have the money to pay the extra cost to the railroad. The procedure is wrong.

Nobody is denying that we have to have a transportation system that is up to date and working fairly, but surely to God the food consumers of this country want to see a healthy agricultural situation. And believe me, it is not healthy.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Baker:** Incidentally, the farmers' net living I talked about in the pamphlet also includes the products consumed on the farm. The copy machine cut it off, but the net income quoted in those charts includes the products the farmer consumes on his farm.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

A comment to Mr. Baker and a question concerning his observations on the Western Grain Stabilization Fund. I could not agree with him more. If he talks about the Agricultural Stabilization Act, in many ways it is worse than what he said, because in terms of some vegetable crops, there is a different level of stabilization set for eastern Canada than there is for western Canada. You can run into a situation where we can actually have lower prices for our product in western Canada than they do in other parts of the country and not be eligible for stabilization, when people with a higher price can be eligible. I would agree, there are some very serious anomalies in the whole stabilization thing.

But let me ask him two very brief and related questions on the Western Grain Stabilization Fund. He makes an interesting point on how to address the increased costs by doing this.

[Traduction]

du cultivateur lui permettent de récupérer son investissement? Auriez-vous une idée à ce sujet?

**M. Baker:** Monsieur le président, j'apprécie la question. J'y répondrais le mieux en disant qu'il y a cinq ou six ans, j'ai assisté à un colloque de la Banque Royale au cours duquel les banques ont présenté des statistiques montrant qu'au cours des 50 dernières années, le cultivateur avait touché moins de 4 p. 100 de son investissement. D'accord? Nous savons aujourd'hui que le rendement des investissements des cultivateurs a presque été négatif; nous sommes passés de 4 p. 100 à un rendement près nul. Les cultivateurs semblent voués à travailler pour rien ou à investir pour rien, l'un ou l'autre.

Mais, pour revenir à votre question, voilà peut-être l'élément le plus irritant de toute cette affaire. D'une part, nous croyons que tous les membres de la société doivent être traités avec équité parce que la démocratie l'exige; pourtant, d'autre part, nous affirmons que le rendement des investissements des sociétés ferroviaires doit être de 20 p. 100 et que les cultivateurs qui, à long terme, ont reçu moins de 4 p. 100, doivent payer la note. Tout cela me semble injuste. Il faudrait d'abord garantir aux cultivateurs un rendement adéquat pour qu'ils aient assez d'argent pour verser une somme additionnelle aux sociétés ferroviaires. Le processus est biaisé.

Personne ne nie que notre pays a besoin d'un système de transport moderne et qui fonctionne bien, mais, Bon Dieu, les consommateurs de produits alimentaires du pays souhaitent ardemment un secteur agricole en bonne santé. Et, je vous prie de me croire, il n'est pas en bonne santé.

**Le vice-président:** Monsieur Mayer.

**M. Baker:** Soit dit en passant, le revenu net des cultivateurs dont j'ai parlé dans la brochure comprend également les produits consommés sur la ferme. La photocopieuse a éliminé cette partie du texte, mais le revenu net inscrit sur ces graphiques comprend les produits que le fermier consomme sur sa ferme.

**Le vice-président:** Merci.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Permettez-moi de commenter l'intervention de M. Baker et de lui poser une question concernant ses commentaires sur les compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest. Je suis entièrement d'accord avec lui. Lorsqu'il traite de la Loi sur la stabilisation des prix agricoles, à plusieurs points de vue, c'est pire qu'il le dit parce que pour ce qui a trait à certaines cultures de légumes, il existe un niveau différent de stabilisation dans l'Est de celui qui a été fixé dans l'Ouest du Canada. On peut trouver ce genre de situation où, dans l'Ouest, on obtient pour nos produits des prix moins élevés que dans d'autres régions du pays sans pouvoir bénéficier de la stabilisation, alors que ceux qui obtiennent un prix plus élevé peuvent en bénéficier. Je suis d'accord que la question de la stabilisation renferme de très graves lacunes.

Permettez-moi de lui poser deux questions très courtes et interdépendantes à propos du Compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest. Il avance un argument intéressant concernant

[Text]

First, would you like to see another chance for people to opt out of the Western Grain Stabilization Fund? Second, how would you like to see it amended so it is more reflective and does a better job according to its terms of reference?

**The Vice-Chairman:** Mr. Baker.

**Mr. Baker:** Mr. Chairman, that is certainly an appropriate question, and I am happy to answer it.

I would suggest the money in the Western Grain Stabilization Fund at the present time be refunded to the farmers who paid it in; that the Western Grain Stabilization Fund be scrapped; and that we have one Canada and one class of farmers in Canada, and all farmers be included under the Canadian Grain Stabilization Agricultural Fund. There is no need to have two separate stabilization programs in Canada.

• 1210

It seems to me that the Government of Canada, at the time they made the decision to introduce the Western Grain Stabilization Program, did so only to box in the western farmers so they would not have to give them what they felt obligated to give the other farmers of Canada. I think that was grossly unfair. We find in actual fact today that the payments farmers are making to the grain stabilization fund are actually a tax. If things get so bad that we are going to get a pay-out, then there are not too many farmers left anyway.

**The Vice-Chairman:** Thank you. I call on Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Again to Mr. Nimchuk: With respect to the brief of the Manitoba Pool, I am wondering is it your position that you do not support the Manitoba Pool brief—in other words, the three locals are opposed to their brief?

**Mr. Nimchuk:** No, we are not particularly opposed to the Manitoba Pool. You are aware . . .

**Mr. Neil:** No, the brief, where they suggest that the farmer has to pay more.

**Mr. Nimchuk:** Yes; the Manitoba Pool's provincial presentation we are not opposed to. You are aware that in the initial cooking of this new proposal, the western grain farmers were not included. The Manitoba Pool now, in making their presentation, is trying to get the best deal out of it. They had nothing to contribute. They were not allowed to contribute in the original sense, in the original position.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Nimchuk:** We have no opposition. This is our local feeling.

**The Vice-Chairman:** Thank you. I call on Mr. Tessier, please.

[Translation]

la façon de tenir compte de la hausse des coûts en proposant cela.

Tout d'abord, aimeriez-vous qu'on donne encore l'occasion aux gens de se retirer du Compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest? Deuxièmement, selon vous, comment devrait-on le modifier pour qu'il ait plus d'envergure et qu'il respecte mieux son mandat?

**Le vice-président:** Monsieur Baker.

**M. Baker:** Monsieur le président, voilà une question pertinente à laquelle je répondrai avec plaisir.

Selon moi, l'argent que contient actuellement le Compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest devrait être remis aux cultivateurs qui l'ont déboursé; le Compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest devrait être éliminé; le Canada devrait être uni et nous ne devrions avoir qu'une catégorie de cultivateurs, tous visés par le Compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest. Au Canada, il est inutile d'avoir deux programmes distincts de stabilisation des prix.

Il me semble que le gouvernement du Canada, lorsqu'il a décidé de mettre sur pied le programme de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, ne l'a fait que pour coincer les agriculteurs de l'Ouest afin de ne pas avoir à leur donner ce qu'il se sentait obligé de donner aux autres agriculteurs du Canada. J'estime que c'était très injuste. Nous constatons aujourd'hui que les paiements des agriculteurs au compte de stabilisation pour le grain de l'Ouest sont en réalité une taxe. Si la situation s'aggrave au point où il y aura sortie de fonds, de toute façon, il ne restera plus beaucoup d'agriculteurs.

**Le vice-président:** Merci. La parole est à M. Neil.

**M. Neil:** Monsieur Nimchuk, en ce qui concerne le mémoire de la coopérative céréalière du Manitoba, n'êtes-vous pas d'accord avec les vues qui y sont exprimées, en d'autres termes, les trois subdivisions sont contre le mémoire de la coopérative?

**M. Nimchuk:** Non, nous ne voyons pas d'objection majeure aux vues de la coopérative du Manitoba. Vous savez que . . .

**M. Neil:** Non, je parle du mémoire, du passage où il est affirmé que l'agriculteur doit payer plus cher.

**M. Nimchuk:** Oui, nous n'avons aucune objection aux propos que renferme le mémoire de la coopérative du Manitoba pour l'ensemble de la province. Vous savez que lors de l'élaboration de cette nouvelle proposition, les cultivateurs de céréales de l'Ouest n'avaient pas été invités à participer. En présentant leur mémoire, la coopérative du Manitoba tente maintenant d'en tirer le meilleur parti. Ils n'avaient rien à apporter. Ils n'ont pas pu participer au début du processus, à l'établissement de la position initiale.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Nimchuk:** Nous n'avons aucune objection. C'est l'opinion locale.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur Tessier, s'il vous plaît.



[Texte]

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

J'ai été enclin à penser que le *Crow* devrait être modifié dans la perspective du développement de l'Ouest. Toutefois, lorsque je songe au développement de l'Ouest, je pense aussi à l'intérêt général et même particulier des producteurs.

Nous en étions arrivés à la conclusion qu'il était nécessaire d'en arriver à un compromis. Donc, en partant, on exclut la solution parfaite qui réglerait tous les problèmes. Ce matin, on entend des représentations qui semblent refuser tout compromis. Je me pose une question que j'adresserai à notre dernier témoin parce qu'il nous a dit que ça aurait peut-être pu fonctionner, il y a dix ans. Aujourd'hui, à cause de la conjoncture du revenu pour le producteur, c'est absolument impossible.

Je voudrais savoir si le statu quo, selon vous, servirait l'intérêt des producteurs?

**The Vice-Chairman:** Mr. Froese, that question was addressed to you.

**Mr. Froese:** Pardon me? I did not get the final question.

**The Vice-Chairman:** He will repeat it. Mr. Tessier will repeat the concluding...

**M. Tessier:** Ma question est la suivante: si l'on s'en tient au statu quo, c'est-à-dire au tarif du Nid-de-Corbeau, êtes-vous tout à fait convaincu que cela servirait à moyen et à long terme les intérêts de l'Ouest et ceux des producteurs?

**The Vice-Chairman:** Mr. Froese.

**Mr. Froese:** Mr. Chairman, I feel we can live with the status quo. I think we should find other means of reducing the costs. Also, because the government subscribed to the principle of subsidies, why not continue with it? There is no reason, because then all the taxpayers of this country will help pay the cost; now the burden will fall on the farmers alone. I feel we should stay with the present policy.

In order to reduce the costs, I gave some indications as to what I thought should be done in the way of capital. We could save enormous amounts in that way, and also in the operations if they were financed that way.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

The Chair would point out that this concludes the interview of group three. I want to thank the witnesses for having appeared here this morning and given us the benefit of their views. Thank you very much.

The Chair was just asked a question. For your information, any standing committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from the government party and the Official Opposition. I would also like to point out that a number of witnesses indicated they would like to be here. We have their names from previous lists.

[Traduction]

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

I have been inclined to think that the *Crow* should be modified with a view to developing the west. However, when I think of western development, I also think of the public interest in general and that of producers in particular.

We had come to the conclusion that it would be necessary to come to a compromise. We therefore rule out at the outset the possibility of the perfect solution that will solve every problem. This morning, we are hearing testimony from different people who seem to refuse all compromise. I have a question that I would like to ask our last witness because he told us that it could have worked ten years ago. Today, because of the current situation of producers in terms of revenue, it is absolutely impossible.

I would like to know if, in your opinion, the status quo would be in the interest of producers.

**Le vice-président:** Cette question s'adresse à vous, monsieur Froese.

**M. Froese:** Je vous demande pardon, je n'ai pas compris la dernière question.

**Le vice-président:** Il va la répéter. M. Tessier répètera la dernière...

**Mr. Tessier:** My question is this: if we maintain the status quo, that is the *Crow* rate, are you sure such a measure will be in the long and short term interests of western Canada and of producers?

**Le vice-président:** Monsieur Froese.

**M. Froese:** Monsieur le président, le maintien du statu quo ne pose aucun problème. Je crois que nous devrions trouver d'autres moyens de réduire les coûts. En outre, puisque le gouvernement a adopté la formule des subventions, pourquoi ne continuerions-nous pas de la même façon? Il n'y a aucune raison de ne pas le faire puisque de cette façon, tous les contribuables du pays aideront à payer le coût; dans le cas actuel, seuls les agriculteurs doivent supporter le fardeau. À mon avis, nous devrions conserver la politique en vigueur.

Pour réduire les coûts, j'ai exprimé quelques avis au sujet des mesures qui devraient être prises, selon moi, en termes de capital. Nous pourrions économiser beaucoup d'argent si nous adoptions les mesures que je propose, et nous pourrions aussi économiser au niveau des opérations si elles étaient financées de cette façon.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

J'aimerais souligner que cela met fin à l'interrogation du troisième groupe. J'aimerais remercier les témoins qui se sont présentés ce matin pour nous faire part de leurs vues. Merci.

En réponse à une question qui vient de m'être posée, tout comité permanent peut entendre des témoignages sans qu'il y ait quorum, pourvu que des représentants du parti au pouvoir et de l'opposition soient présents. J'aimerais également souligner qu'un certain nombre de témoins ont signalé qu'ils aimeraient témoigner. Nous connaissons leurs noms d'après

## [Text]

The remainder I have here are those who registered here this morning.

I am going to call the remainder of the list to please come forward: Gaylene Dutchyshen, of Gilbert Plains; Mr. Bill Dykun, of Gilbert Plains; Mr. Harry Talpash, of Gilbert Plains; Mr. Albert Strilkiuski, of Ethelbert; Mr. Neil Brown, of Swan River; Mr. Elgin Tapp, of Swan River; Mr. Bill Zettler, of Portage-la-Prairie; Mrs. Audrey Tufford, of Portage-la-Prairie; and Randy Proven, of Onanole.

Another point of clarification we wish to make is that the process was that the briefs that were going to be submitted would be mailed and received in Ottawa before July 22. Then we received several lists from Manitoba and from districts that had never been registered in the prescribed form. To accommodate everyone, we decided to proceed this way. Our members have had to go pack their bags, take them out of their rooms; they have to check out of their rooms by 1.00 p.m. The room has to be cleared and all the equipment has to be packed so we are on time for the aircraft taking us to Regina.

With that brief explanation, we will start once more. Would you give a resumé or synopsis of what your presentation and arguments are, please?

**Mrs. Gaylene Dutchyshen (Gilbert Plains, Manitoba):** First, I would like to say that although I know you have a plane to catch and whatnot, I got up at 4.00 a.m. and had to find a babysitter for my child. I feel I should have had a better turn-out of members to hear what I have to say this morning.

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** A point of order, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** This is the second reference that has been made to a better turn-out of members. I simply want to put on the record that a full committee is 10 members. There have been very few times during these hearings, either here or in Edmonton, when there were not far more than 10 members present.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, just for the record, two of my colleagues—and I believe Mr. Althouse—from the NDP from Regina are currently checking out and will be back very soon. So believe me, we are not here to short-change you; we are here to listen to you as best we can.

**Mrs. Dutchyshen:** As I stated, my name is Gaylene Dutchyshen. I farm with my husband Wayne in the Gilbert Plains area, and I am here to speak to you as a farmer's wife, a farming partner and a mother.

We are concerned that the removal of the Crow rate will place an added financial burden on our farm that we will be unable to handle. If the Crow goes, so does \$29,000 annually from our already meagre income. I have calculated this at five times the current Crow rate.

## [Translation]

des listes antérieures. J'ai ici le nom de ceux qui se sont inscrits ce matin.

Je vais lire les noms qui restent sur la liste et je prie ces personnes de venir prendre la parole: Gaylene Dutchyshen de Gilbert Plains; M. Bill Dykun de Gilbert Plains; M. Harry Talpash de Gilbert Plains; M. Albert Strilkiuski d'Etherbert; M. Neil Brown de Swan River; M. Elgin Tapp de Swan River; M. Bill Zettler de Portage-la-Prairie; M<sup>me</sup> Audrey Tufford de Portage-la-Prairie et Randy Proven de Onanole.

J'aimerais apporter une autre précision concernant le processus établi, à savoir que les mémoires qui devaient être présentés devaient être expédiés par courrier et reçus à Ottawa avant le 22 juillet. Par la suite, nous avons reçu plusieurs listes du Manitoba et de districts dont les représentants n'avaient jamais été inscrits suivant les formalités établies. Les membres du Comité ont dû faire leur valise et quitter leur chambre; ils doivent libérer leur chambre avant 13 heures. Il faut libérer la pièce et ramasser tout le matériel pour ne pas manquer l'avion qui doit nous amener à Régina.

Cette brève explication ayant été donnée, nous allons reprendre les délibérations. Pourriez-vous nous donner un résumé ou une synthèse des vues que vous allez présenter, s'il vous plaît?

**Mme Gaylene Dutchyshen (Gilbert Plains (Manitoba)):** J'aimerais d'abord signaler que, bien que vous ayez un avion à prendre et tout le reste, je me suis levée à 4 heures ce matin et j'ai dû trouver une gardienne pour mon enfant. Je crois qu'il aurait dû y avoir un plus grand nombre de membres présents pour entendre ce que j'ai à dire ce matin.

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Question d'ordre, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui, monsieur Dionne.

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** C'est la deuxième fois que quelqu'un soulève le fait qu'il aurait dû y avoir un plus grand nombre de membres présents. J'aimerais seulement faire inscrire pour le compte rendu des délibérations qu'un comité complet est composé de 10 membres. Il est arrivé très rarement, au cours de ces audiences, ici ou à Edmonton, qu'il n'y ait pas eu beaucoup plus de 10 membres présents.

**M. Mayer:** Monsieur le président, j'aimerais simplement souligner que deux de mes collègues, et M. Althouse aussi, je crois, du N.P.D. de Régina, libèrent actuellement leur chambre et seront présents sous peu. Je vous prie donc de croire que nous n'avons pas l'intention de vous priver de votre privilège. Nous sommes là pour vous accorder toute l'attention voulue.

**Mme Dutchyshen:** Je m'appelle, je le répète, Gaylene Dutchyshen. Mon époux, Wayne et moi, sommes des agriculteurs dans la région de Gilbert Plains et je suis ici pour vous parler en tant qu'épouse d'agriculteur, d'associée et de mère.

Nous craignons que la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau n'entraîne un accroissement du fardeau financier que nous ne pourrions pas supporter. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est éliminé, notre revenu déjà peu élevé sera réduit de \$29,000



[Texte]

Times are tough enough out on the farm. We already give the majority of our profits to the banks, to the chemical and equipment companies, and now we are told we have to hand over more profits to the railways. The government tells us our rail service will be improved. I believe that as farmers our right is to that service. We provide the food for our nation; let our nation provide the rail service for us.

• 1220

We are also told the railways are losing money hauling our grain. We too are losing money producing grain. When will we be given a fair and equitable return for our labour and investment?

As livestock producers in a cow-calf operation we do not see the benefits the removal of the Crow rate will have. We are already not receiving the cost of production for our livestock. An increase in western livestock production will only cause a decrease in prices. A family farm such as our enterprise will simply not be able to survive.

Many young farmers are struggling. Their wives are forced to go to work to supplement the family income. In many families the wife's wages are the only income. Personally I am fortunate enough to be able to stay home and raise my child. But if times get tough enough, I will be forced to find a job, and with the unemployment rate as it is, and \$800,000 lost annually from our community if the Crow goes, you tell me where I will find a job.

As farm wives we see our husbands work from morning till night, often without time for a meal, time for their families or even time for a day off. We see the stress they experience when the payments are due, when they have to contend with breakdowns and the weather. Now the government is giving us a whole new problem to deal with.

I wonder when the government will learn that farmers are big spenders. Less money out of our pockets into the pockets of the railways means less money in our community. We farmers will just have to make do a little longer with the equipment we have, and I am wondering if the government can afford to bail out another implement company.

Finally, as a mother I am concerned about what the future will hold for our son. Will there be an agricultural future at all for him? Will our farm be lost because the railways need double tracks to haul coal through the Rockies? It is my understanding that the Crow rate was guaranteed us as a right

[Traduction]

par année. J'ai fait ces calculs en me fondant sur un tarif correspondant à cinq fois celui du Nid-de-Corbeau.

Les temps sont déjà assez difficiles sur la ferme. Nous remettons déjà la majeure partie de nos revenus aux banques et aux sociétés de produits chimiques et d'équipement agricole, et maintenant, nous apprenons qu'il nous faudra verser une autre part de notre revenu aux sociétés ferroviaires. Le gouvernement nous dit que notre système ferroviaire sera amélioré. Je crois que, en tant qu'agriculteurs, nous avons droit à ce service. Nos produits servent à alimenter le pays; les citoyens de notre pays devraient nous fournir ce service.

On nous dit que les compagnies ferroviaires perdent de l'argent à transporter nos céréales. Nous perdons également de l'argent à produire des céréales. Quand recevrons-nous une rémunération équitable pour notre travail et notre investissement?

A titre d'éleveurs de bétail dans le domaine des vaches et des veaux, nous ne voyons pas les avantages que l'abandon du tarif du Nid-de-Corbeau peut présenter. Déjà, nous ne recevons pas le coût de production pour notre bétail. Une augmentation de la production du bétail de l'Ouest ne fera que faire diminuer les prix. Une exploitation agricole familiale comme notre entreprise ne sera tout simplement pas capable de survivre.

Nombre de jeunes agriculteurs survivent avec peine. Leurs femmes sont obligées d'aller travailler afin d'augmenter le revenu familial. Dans de nombreuses familles, le salaire de la femme constitue le seul revenu. Personnellement, j'ai la chance de pouvoir rester à la maison et élever mon enfant. Mais si la situation économique se détériore, je serai obligée de trouver un emploi et, avec le taux de chômage existant et une perte annuelle de \$800,000 pour notre collectivité si le tarif existant du Nid-de-Corbeau est abandonné, dites-moi où je pourrais trouver un emploi.

A titre de femmes d'agriculteurs, nous voyons nos maris travailler du matin jusqu'au soir, souvent sans avoir le temps de manger, sans pouvoir consacrer du temps à leur famille ou même sans pouvoir prendre un jour de congé. Nous constatons le stress qu'ils vivent lorsqu'ils doivent payer des factures, lorsqu'ils doivent faire face à des pannes et aux humeurs de la météo. Et maintenant, le gouvernement nous impose tout un nouveau problème à résoudre.

Je me demande quand le gouvernement va apprendre que les agriculteurs dépensent beaucoup. Plus il y a d'argent qui sort de nos poches pour se retrouver dans les poches des compagnies ferroviaires, moins il y a d'argent dans notre collectivité. Nous, les agriculteurs, devons garder un peu plus longtemps l'équipement que nous avons, et je me demande si le gouvernement peut se permettre de sauver une autre entreprise de machinerie agricole.

Enfin, à titre de mère, je m'inquiète de ce que l'avenir réserve à notre fils. Y aura-t-il un avenir agricole pour lui? Perdrons-nous notre exploitation agricole parce que les compagnies ferroviaires ont besoin de voies doubles pour transporter du charbon à travers les Rocheuses? Que je sache,

## [Text]

of western farmers. If our farm is to survive so that our son can work the same land as his great-grandfather, please do not take that right away from us.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mrs. Dutchyshen.

Would the next witness identify himself, please?

**Mr. Harry Talpash (Individual Presentation):** My name is Harry Talpash, from Gilbert Plains.

I have before me several questions that committee members should ask themselves before coming to any conclusion.

First, does the federal government have absolute proof that the railroad companies are losing money hauling grain, or is it relying totally on so-called expert approximate guesses on the estimated losses the railroad companies might be losing under certain conditions? An example: I can drive anywhere in Canada for 20¢ a mile and still make a profit on it if the government buys me a new car and I do not have to pay for taxes on roads, etc. However, I can sit down with a pencil and paper and an Export or two and show you how I am still losing money.

The point of this statement is that if the railroads have not opened their books to the government to show losses, how does the government know that losses actually exist? No government would dare to destroy a statute with such vital importance to the gross national product and national unity without first gathering concrete evidence and weighing every argument throughout the country.

Second, if the government is going to subsidize the rail transportation and pay the increase in shipping charges after the Crow legislation is destroyed, why destroy the statute at all? Why not keep the statute and simply subsidize the railroad as the government has done all through history, this time, though, in the form of shares in the companies? This would give the farming community some degree of protection against centralization of the grain handling system. This centralization could force small farms to haul literally hundreds of miles to the nearest point of delivery.

That is it.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Talpash.

Would the next individual identify himself?

**Mr. Albert Strilkiuski (Individual Presentation):** Albert Strilkiuski, from Ethelbert, Manitoba. I present this brief on behalf of myself.

First of all, I am disappointed by the timing of this hearing. Many of my neighbours wanted to come, but they had to risk losing their hay crops or their rye crops that are coming up right now. So that is why we have a small turn-out here. They were really, in the sense of the timing, denied presenting their feelings about the Crow change.

## [Translation]

le tarif du Nid-de-Corbeau nous a été garanti comme un droit des agriculteurs de l'Ouest. Si notre exploitation doit survivre afin que notre fils puisse travailler la même terre que son arrière-grand-père, ne nous enlevez pas ça tout de suite, s'il vous plaît.

Merci.

**Le vice-président:** Merci, madame Dutchysen.

Le prochain témoin pourrait-il s'identifier, s'il vous plaît?

**M. Harry Talpash (présentation individuelle):** Je m'appelle Harry Talpash et je suis de Gilbert Plains.

J'ai plusieurs questions que les membres du Comité devraient se poser avant d'en arriver à une conclusion.

Premièrement, le gouvernement fédéral a-t-il la preuve absolue que les compagnies ferroviaires perdent de l'argent à transporter des céréales ou se fie-t-il entièrement aux approximations de soi-disant experts concernant les pertes estimatives que les compagnies ferroviaires feraient dans certaines conditions? Un exemple: je peux aller en voiture n'importe où au Canada pour 20 cent le mille et y faire encore un bénéfice si le gouvernement m'achète une nouvelle voiture et si je n'ai pas à payer d'impôts pour les routes, etc. Toutefois, je peux m'installer avec un crayon et du papier et une cigarette ou deux et vous montrer que je perds encore de l'argent.

Ce que je veux dire, c'est que si les compagnies ferroviaires n'ont pas ouvert leurs livres au gouvernement pour montrer les pertes, comment le gouvernement sait-il qu'il y a des pertes réellement? Aucun gouvernement n'oserait détruire une loi qui a une importance aussi vitale pour le produit national brut et l'unité nationale sans d'abord réussir des preuves concrètes et pondérer chaque argument dans l'ensemble du pays.

Deuxièmement, si le gouvernement doit subventionner le transport par rail et payer l'augmentation des frais d'expédition après l'abolition de la loi du Nid-de-Corbeau, pourquoi donc abolir la loi? Pourquoi ne pas garder la loi et simplement subventionner les compagnies ferroviaires comme le gouvernement l'a fait dans toute l'histoire, cette fois, cependant, sous la forme d'actions dans les compagnies? Cela donnerait à la communauté agricole une certaine protection contre la centralisation du système de manutention des céréales. Cette centralisation pourrait obliger les petites exploitations agricoles à transporter leurs produits sur des centaines de milles jusqu'au point de livraison le plus proche.

Voilà tout.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Talpash.

La prochaine personne pourrait-elle s'identifier?

**M. Albert Strilkiuski (présentation individuelle):** Albert Strilkiuski, d'Ethelbert (Manitoba). Je fais cet exposé en mon nom personnel.

Premièrement, je suis déçu du choix du moment de la présente audience. Beaucoup de mes voisins voulaient venir, mais ils devaient risquer de perdre leurs récoltes de foin ou leurs récoltes de seigle qui poussent maintenant. Voilà pourquoi il y a peu de gens ici. Dans le sens du choix du moment, on leur a vraiment enlevé la possibilité de donner



[Texte]

We must keep the Crow statute for the survival of the family farm and small farm and businesses of rural and urban centres. For example, in my home town, Ethelbert, we produce about 1 million bushels of grain. With the Crow rate at 21¢, roughly the cost is \$210,000; non-Crow rate, five times Crow, at \$1 a bushel it is \$1 million. Result: \$800,000 or more will be extracted from a community centre of approximately 1,500 people in total, town and rural.

We are losing our economic base and population. We cannot allow this to happen if we have enough common sense to read the devastating result. Many small town and rural areas will simply disappear. There is already evidence of large farm failures, even at the present rate. The Crow is the last cushion agriculture has. If the Crow is allowed to be sacrificed because of bad judgment, agriculture, the backbone of Canada, will be extremely weakened. Result: rural depopulation.

This will be no economic boom as minister of railways Pepin expects. We will have millions more unemployed as the agriculture base weakens.

If purchasing power dies, it will be bad not only for the west but for all of Canada. As large sums of capital are extracted from farm communities it will kill our purchasing power. Result: lay-offs in eastern Canada where the manufacturing base is. Millions will be unemployed.

Where is the economic benefit of changing the Crow? For the sake of our economy, and more for the sake of our country, do not tamper with the Crow.

In these hard economic times it would be disastrous to tamper with the Crow. The shock waves not only will be felt for generations in small communities but also will spin off to the larger centres like Dauphin, Brandon, Portage, Neepawa, Toronto and Montreal.

The disappointment with the direction the federal government is moving is so great in the country, especially in the west and rural areas, that it provides reason for peace-loving, hard-working, economic-minded people to turn to revolution to save the chance of putting bread and butter on the table and at the same time save the country from social and economic ruin.

For the sake of mankind in the name of the farming community of the country and the sake of keeping labour employed, keep hands off the Crow.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Strilkiuski.

I understand that Mr. Ken Shewchuk is here to substitute for Mr. Dykun. Mr. Ken Shewchuk, please.

[Traduction]

leurs impressions au sujet du changement du tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous devons garder la loi du Nid-de-Corbeau pour la survie de l'exploitation agricole familiale et de la petite exploitation agricole ainsi que des commerces des centres ruraux et urbains. Par exemple, dans ma ville, Ethelbert, nous produisons environ 1 million de boisseaux de céréales. Avec le tarif du Nid-de-Corbeau à 21 cents, le coût est d'environ \$210,000; autrement, le taux est de cinq fois celui du Nid-de-Corbeau, à \$1 le boisseau, cela représente 1 million de dollars. Conséquence: \$800,000 ou plus seront enlevés à un centre local d'environ 1,500 personnes en tout, ville et campagne.

Nous perdons notre base économique et notre population. Nous ne pouvons pas permettre que cela arrive si nous avons assez de bon sens pour en voir les conséquences désastreuses. Nombre de petites villes et de zones rurales disparaîtront tout simplement. On connaît déjà des faillites de grandes exploitations agricoles, même avec le tarif actuel. Le Nid-de-Corbeau représente le dernier support de l'agriculture. Si le Nid-de-Corbeau est sacrifié à cause d'un mauvais jugement, l'agriculture, l'épine dorsale du Canada, sera extrêmement affaiblie. La conséquence sera l'exode rural.

Il n'y aura pas d'expansion économique comme le prévoit le ministre des chemins de fer, M. Pepin. Nous aurons des millions de chômeurs de plus avec l'affaiblissement de la base agricole.

Si le pouvoir d'achat s'affaisse, ce sera mauvais non seulement pour l'Ouest mais pour tout le Canada. La sortie de grandes sommes de capitaux des communautés agricoles tuera notre pouvoir d'achat. En conséquence, il y aura des mises à pied dans l'Est du Canada où se trouve la base manufacturière. Il y aura des millions de chômeurs.

Quel avantage économique y a-t-il à changer le tarif du Nid-de-Corbeau? Pour le bien de notre économie et davantage pour le bien de notre pays, ne touchez pas au Nid-de-Corbeau.

Non seulement le choc sera ressenti pendant des générations dans les petites localités, mais il se répandra aux grands centres comme Dauphin, Brandon, Portage, Neepawa, Toronto et Montréal.

La déception à l'égard de la direction que prend le gouvernement fédéral est tellement grande dans le pays, particulièrement dans l'Ouest et dans les régions rurales, qu'elle donne une raison à des gens pacifiques, travailleurs et économes de recourir à la révolution pour sauvegarder la possibilité de mettre du pain sur leurs tables et, en même temps, pour préserver le pays de la ruine sociale et économique.

Pour le bien de l'humanité, au nom de la communauté agricole du pays et afin de préserver l'emploi, ne touchez pas au Nid-de-Corbeau.

Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Strilkiuski.

On me dit que M. Ken Shewchuk doit remplacer M. Dykun. Monsieur Ken Shewchuk, s'il vous plaît.

## [Text]

**Mr. Ken Shewchuk (Individual Presentation):** Thank you, Mr. Chairman. Since I am speaking on behalf of Mr. Dykun, I would just like to say that at the close I would not be able to answer any questions on Mr. Dykun's behalf.

I would also like to reiterate the comment that Mr. Strilkiuski made regarding the timing of these hearings. One has to wonder about the rationale of holding these hearings when a good percentage of the farmers are totally unable to attend.

The first thing I would like to say is that I do not represent any group or organization, only myself and my family.

I totally disagree with your attempt to change the Crow statute. I think Bill C-155 is a sham to rape the Canadian public to further personal gain of a multinational company.

First, I do not believe the railway is losing money. According to a press release from the Prime Minister's Office, the railways have been losing money since the 1960s. How can anyone lose money for 25 years and still be in business? Have the railways ever opened up their books for the public to show they are losing money?

My primary delivery point is Ashville, which ships about 10,000.3 metric tonnes, which converts to, at five times Crow, approximately \$167,000 of lost revenue. This loss would totally eliminate the hamlet of about 50 people which it now supports. My second delivery point is Gilbert Plains, which moves 49,000 metric tonnes, which converts to \$800,000 in lost revenue from the village of some 800 people, which would effectively take it off the map. What do you propose that these 850 people do for a living? Should they go on welfare perhaps?

The government propaganda literature *The Crow Rate: What is in It for You?* indicates that CN Rail will expand its Transcona wheel shop and modernize and expand Symington yard when in fact there have been in the past year massive layoffs at the Transcona shops and work slow-downs at the Symington yards. How do you modernize a railway which, in the words of your government, is one of the most modern in the world?

You also indicate that food processing would benefit when this past spring several crushing plants have closed down across the country because of a glut of raw canola and linseed oil.

The propaganda literature also mentions that grain farmers will expand into beef production because of the cheap feed grain which will become available to them. I ask you how grain farmers can get into the beef industry when the beef growers today are going broke because of low prices. Also, who is going to eat the enormous amount of beef? Where is the market for it?

## [Translation]

**M. Ken Shewchuk (présentation individuelle):** Merci, monsieur le président. Comme je parle au nom de M. Dykun, j'aimerais simplement dire qu'à la fin, je ne pourrai pas répondre aux questions au nom de M. Dykun.

Je voudrais aussi réitérer la remarque que M. Strilkiuski a faite au sujet du choix du moment des présentes audiences. On peut se demander quelle est la logique de tenir ces audiences lorsqu'un bon pourcentage des agriculteurs est tout à fait incapable d'y assister.

La première chose que je voudrais dire est que je ne représente aucun groupe ni organisation, seulement ma famille et moi-même.

Je suis en désaccord avec votre tentative de modifier la loi du Nid-de-Corbeau. Je pense que le projet de loi C-155 est une comédie qui vise à duper le public canadien afin de favoriser les intérêts particuliers d'une compagnie multinationale.

Premièrement, je ne crois pas que les chemins de fer perdent de l'argent. Selon un communiqué de presse du cabinet du premier ministre, les compagnies ferroviaires perdent de l'argent depuis les années 60. Comment quelqu'un peut-il perdre de l'argent pendant 25 ans et rester en affaires? Les compagnies ferroviaires n'ont-elle jamais ouvert leurs livres au public afin de démontrer qu'elles perdent de l'argent?

Le silo de collecte où je livre mes céréales est à Ashville, qui expédie environ 10,000.3 tonnes métriques ce qui équivaut, à un tarif cinq fois supérieur au Nid-de-Corbeau, à environ \$167,000 de revenus perdus. Cette perte éliminerait totalement le hameau d'environ 50 personnes qui en dépend. Mon deuxième silo de collecte est à Gilbert Plains, qui transporte 49,000 tonnes métriques, ce qui équivaut à \$800,000 en pertes de revenus du village de quelque 800 personnes, ce qui en fait le fera totalement disparaître. Que proposez-vous que ces 850 personnes fassent pour vivre? Devraient-elles dépendre du bien-être social?

Le feuillet gouvernemental de propagande *The Crow Rate: What is in It for You?* indique que le CN agrandira son atelier de roues de Transcona et modernisera et agrandira la cour de Symington alors qu'en fait il y a eu, dans la dernière année, des mises à pied massives aux ateliers de Transcona et une diminution du travail à la cour de Symington. Comment est-ce qu'on modernise une compagnie ferroviaire qui, selon le gouvernement, est l'une des plus modernes au monde?

Vous indiquez aussi que la transformation des aliments en profiterait alors qu'au printemps dernier, plusieurs usines de broyage ont fermé dans tout le pays à cause de surplus d'huile brute de canola et de lin.

Le feuillet de propagande mentionne aussi que les producteurs céréaliers pourront se lancer dans la production du boeuf à cause des grains de provende à bon marché dont ils disposent. Je vous demande comment les producteurs céréaliers peuvent se lancer dans l'industrie du boeuf alors que les éleveurs de bovins font faillite à cause des bas prix. Puis, qui va manger l'énorme quantité de boeuf produit? Où est le marché pour cela?



## [Texte]

Further, relating to this propaganda, why was it printed at all? I also would like to know why this supplement was not included in the rural newspapers. It only appeared in *The Brandon Sun* and the *Winnipeg Free Press*. This would indicate that the issuer of this propaganda was manipulating a certain portion of the provincial population.

To further comment on this biased literature, I had an opportunity to read what it means for other parts of the country. In eastern Canada it states that the beef industry will not be affected in any other part of the country. This is a direct contradiction of what the government is telling the people of Manitoba, which further substantiates my claim this is just a sham.

• 1230

As far as Bill C-155, all of the clauses should be deleted and the bill scrapped. Keep the Crow statute. Release the money from the Kootenay coal fields, buy out the CPR and amalgamate with CN. I think it is high time the bull be grabbed by the horns, and the railways and the government should stop sleeping in the same bed. The farmers have been pushed far enough against the wall, or very soon they will start to retaliate. The Crow rate is definitely non-negotiable.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Shewchuk. I now call on Mr. Brown.

**Mr. Neil Brown (Individual Presentation):** Mr. Chairman, Neil Brown, Swan River.

I would like to first ask you a question. Are we supposed to be dealing with passing of the Crow rate or not, or how it will be passed?

**The Vice-Chairman:** Actually, Bill C-155 is the proposal of the government and you are here to address Bill C-155. If you are of the opinion you wish C-155 completely turfed out, it is your privilege to say so, and in that sense we are here to listen to you.

**Mr. Brown:** Okay, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Flis?

**Mr. Flis:** In fairness to the witnesses, I think what would be more helpful to the committee is if you have any recommendations for amendments to Bill C-155, as it is printed already. Yes, you are free to express your opinions on whether you want it at all, but what would be more helpful to all the members, I am sure of all three parties, is what kind of changes would you like to see in the bill which would give the farmer the best protection.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Flis. Proceed with your representation, Mr. Brown.

**Mr. Brown:** Thank you, Mr. Chairman.

Under those statements I do not understand this latest round of discussion. Our democratically elected representatives promised they would not change the Crow rate without a

## [Traduction]

De plus, au sujet de cette propagande, pourquoi a-t-elle été imprimée? Je voudrais également savoir pourquoi ce supplément n'a pas été inclus dans les journaux ruraux. Il n'a paru que dans *The Brandon Sun* ni dans le *Free Press* de Winnipeg. Cela semble indiquer que les auteurs de cette propagande manipulaient une certaine partie de la population de la province.

Pour poursuivre mes remarques sur cette documentation biaisée, j'ai eu l'occasion de lire ce qu'elle veut dire pour d'autres parties du pays. Dans l'Est du Canada, elle indique que l'industrie du boeuf ne sera pas touchée dans les autres parties du pays. Cela contredit directement ce que le gouvernement dit aux gens du Manitoba, ce qui confirme ma prétention selon laquelle ce n'est que de la frime.

Quant au projet de loi C-155, toutes les dispositions devraient être biffées et le projet de loi, mis au rancart. Gardez la loi du Nid-de-Corbeau. Libérez les fonds des gisements de charbon de Kootenay, achetez le CP et fusionnez-le avec le CN. Je pense qu'il est grandement temps que l'on prenne le taureau par les cornes, et que les sociétés ferroviaires et le gouvernement devraient cesser de partager le même lit. Les cultivateurs ont été assez mis au pied du mur, ou très bientôt ils se vengeront. Le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas du tout négociable.

**Le vice-président:** Merci monsieur Shewchuk. J'appelle maintenant M. Brown.

**M. Neil Brown (exposé individuel):** Monsieur le président, Neil Brown de Swan River.

Tout d'abord, j'aimerais vous poser une question. Sommes-nous censés traiter de l'adoption du tarif du Nid-de-Corbeau, ou de la façon dont il sera adopté?

**Le vice-président:** De fait, le projet de loi C-155 constitue la proposition de gouvernement et vous êtes ici pour traiter du projet de loi C-155. Si vous désirez que le projet de loi C-155 soit complètement démoli, vous avez le droit de le dire et dans ce sens, nous sommes ici pour vous écouter.

**M. Brown:** Très bien, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui, monsieur Flis?

**M. Flis:** Pour être juste envers le témoin, je pense que ce qui serait plus utile pour le comité serait que vous proposiez des modifications, s'il y a lieu, au projet de loi C-155 sous sa forme actuelle. Oui, vous êtes libre d'exprimer votre opinion à savoir si vous désirez ce projet de loi, mais il serait plus utile pour tous les membres des trois partis, j'en suis certain, d'entendre quel type de changements vous aimeriez apporter au projet de loi qui protégeraient le mieux les cultivateurs.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Flis. Vous pouvez maintenant présenter votre exposé, monsieur Brown.

**M. Brown:** Merci, monsieur le président.

A la lumière de ces déclarations, je ne comprends pas le dernier tour de discussions. Nos représentants élus démocratiquement ont promis qu'ils ne modifieraient pas le tarif du Nid-

## [Text]

consensus in favour of change. As you can see, there are many of us who are quite strongly opposed and have remained so for the duration.

One wonders at our elected MPs in their present pursuit of this change. They are elected to lead us in a proper, fair and systematic improvement of our overall society benefits. The pursuit of the Crow being changed, in my opinion, is in favour of a few in powerful places, and to the disfavour of many who, by their occupations, are scattered over wide areas and great distances and are therefore quite powerless to be able to oppose all of the high-paid lobbyists who proposed this change.

I myself came 450 kilometres yesterday on a shimmying grey goose. I thought maybe a grey goose flew smoother than that.

As to the reasons for opposing the dismantling of the Crow rate, we could discuss figures, but I would like to repeat statements made by some people who are in influential places, starting with the Hall commission. The general view was transportation could be improved, but the Crow rate remain. In my opinion this was a well-researched report, with a lot of information put in by the people of this vast country. I would like to put as an aside that a lot of work went into it. I know I put work into it. In a democratic country such as this, I think it should have been heeded.

Three supposed commissions have followed, trying to deal with the same question. How often do you have to ask the same question? We said no, emphatically, with the Hall commission. I think our elected MPs had better start to think of how our democratic society is operating. Are we going to remain democratic, or are we going to put things before the people which makes people not believe in democracy any more and things become worse? This is what is going on by all these. The government keeping pushing and pushing this for years, until people will finally get tired.

As I say, I had to come all the way to Winnipeg to voice my opposition to this. How many times do we have to say we are opposed to it? You promised us you would have a consensus before you would change it.

I can also go on to a remark made by Carl Snavelly, that the National Farmers' Union analysis of the proposed changes in the Crow rate structure is correct, in that the changes will be harmful to the western economy, i.e. fewer family farms and a more centralized grain handling system is an inevitable result of the Crow change.

Those are two supposedly influential people and yet you are not listening to them. Certainly I realize you are listening to a part of what Mr. Snavelly has said.

## [Translation]

de-Corbeau sans qu'il y ait consensus en faveur de la modification. Comme vous pouvez le voir, bon nombre d'entre nous s'y opposent catégoriquement et ce, depuis le début.

L'on s'étonne de voir comment nos députés élus cherchent à obtenir cette modification. Ils sont élus pour nous mener vers une amélioration convenable, juste et systématique de notre société en général. La tentative de modifier le Nid-de-Corbeau, à mon avis, sert les intérêts de quelques gens bien placés et en défavorise bon nombre qui, à cause de leurs occupations, sont éparpillés dans de vastes régions, éloignés les uns des autres, et par conséquent, ils ne peuvent pas vraiment faire la lutte à tous les représentants bien payés des groupes de pression qui ont proposé cette modification.

Moi-même, je me suis fait brasser dans un vrai coucou hier, sur une distance de 450 kilomètres. Je pensais que même les coucous volaient mieux que ça.

Quant aux motifs d'opposition au démantèlement du tarif du Nid-de-Corbeau, nous pourrions discuter de chiffres, mais j'aimerais répéter les déclarations de certaines personnes influentes, en commençant par la Commission Hall. De façon générale, l'on jugeait que les transports pouvaient être améliorés mais que le Nid-de-Corbeau devait rester. À mon avis, c'était un rapport bien étoffé avec beaucoup de renseignements donnés par les gens de ce grand pays. En passant, j'aimerais ajouter qu'il a nécessité beaucoup de travail. Je sais que j'y ai travaillé. Dans un pays démocratique comme le nôtre, je pense qu'il aurait fallu en tenir compte.

Trois prétendues commissions ont suivi la première pour essayer de venir à bout de la même question. Combien de fois devez-vous poser la même question? Nous avons dit non, de façon catégorique, avec la Commission Hall. Je pense que nos députés élus devraient commencer à songer à la façon dont notre société démocratique fonctionne. Allons-nous demeurer démocratiques ou allons-nous présenter au peuple des choses ne les feront plus croire en la démocratie et qui empireront la situation? C'est ce qui se passe avec toutes ces affaires. Le gouvernement continue à insister là-dessus pendant des années, jusqu'à ce que le peuple se lasse.

Comme je l'ai dit, j'ai dû parcourir toute cette distance pour venir à Winnipeg afin d'exprimer mon opposition à tout cela. Combien de fois faut-il dire que nous nous y opposons? Vous nous avez promis que vous obtiendriez un consensus avant de le modifier.

Je peux aussi souligner une remarque faite par Carl Snavelly selon laquelle le Syndicat national des cultivateurs, dans son analyse des modifications proposées de la structure du tarif du Nid-de-Corbeau, a raison lorsqu'il affirme que les modifications auront un effet nocif sur l'économie de l'Ouest, c'est-à-dire qu'une diminution du nombre de fermes familiales et une plus grande centralisation du système de manutention du grain sont des conséquences inévitables de la modification du Nid-de-Corbeau.

Ce sont deux personnes présumément influentes et vous ne les écoutez pas. Je constate que vous écoutez une partie de ce que M. Snavelly a dit.



## [Texte]

As you know, the National Farmers' Union is strongly opposed to the Bill C-155. I am also, and I know most of my neighbours are. Not discussing whether the railways need more payment for freight, and it has not been proven to me they do, you must remember we, as farmers, sold wheat during the wartime, and that would be my father, at a lower price to help our allies overseas, so we could get a higher price later on, but we have not seen that yet. Since then we have sold our milling wheat for a period of time at a loss on the domestic market, and we are worrying about subsidizing our railroad a little bit if it is necessary?

As for the subsidies to the railroads, we subsidize our air fares, and a lot of other things, and this is not being considered. I do not think it would be harmful to supposedly subsidize the farmers. The railroads have been subsidized for some time now, even under the Crow rate. I think it is about time we did something about it. I think we have been giving them a lot of money and they are still wanting profit on the money we have given them.

To finish my presentation, I would like to say we, as farmers, in general are strongly opposed to the changing, or the loss of the Crow rate. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Brown. I call on Mr. Tapp.

**Mr. E.N. Tapp (Individual Presentation):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen. I did not expect to get a chance to present a brief as I am just a small farmer from Swan River. I would like to thank the panel for staying over. I understand they stayed over an extra day for this, I am not just sure about it, but I think so.

I have changed my brief to a certain extent, if that is okay. I am opposed to any change in the Crow rate now or ever. If the economics change, I will pay my share through income tax.

• 1240

The price of barley for 1983-1984 is set at \$1.73 per bushel at Swan River. The present freight to Thunder Bay is 19¢ per hundredweight or 9¢ per bushel for barley. Some suggest changes of eight times Crow by 1990, which is 72¢ per bushel, and the end result is that I will get \$1.01 per bushel for my barley at Swan River. No one in Canada can grow barley for this amount. If it were tied to the price of grain, I would receive \$1.59 per bushel. Neither is acceptable to me. The past forecast for 1982 farm net income was down 23% from the previous year. That was because the input was up and prices were down, and this turned out to be even worse.

## [Traduction]

Comme vous le savez, le Syndicat national des agriculteurs s'oppose énergiquement au projet de loi C-155. Moi aussi, et je sais que c'est le cas de la plupart de mes voisins. Sans discuter de la question de savoir si les sociétés ferroviaires ont besoin de paiements plus considérables pour le transport, et d'après moi, cela n'a pas été prouvé, vous devez vous souvenir que nous les cultivateurs, nous avons vendu du blé pendant la guerre, ce serait le cas de mon père, à un prix moins élevé pour aider nos alliés d'outre-mer, afin d'obtenir un prix plus élevé par la suite, mais nous ne l'avons pas encore vu. Depuis, nous avons vendu notre blé de meunerie à perte sur le marché intérieur pendant un certain temps, et l'on craint de subventionner un peu nos sociétés ferroviaires si cela s'avère nécessaire?

Quant aux subventions versées aux sociétés ferroviaires, nous subventionnons nos compagnies aériennes et bien d'autres choses, et l'on n'en tient pas compte. Je ne pense pas qu'il serait nocif de présument subventionner les cultivateurs. Les sociétés ferroviaires sont subventionnées depuis un certain temps, même en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Je pense qu'il est temps que l'on fasse quelque chose à cet égard. Je pense que nous leur avons donné beaucoup d'argent et ils veulent encore faire des profits sur l'argent que nous leur avons donné.

Pour terminer mon exposé, j'aimerais dire que nous les cultivateurs, nous nous opposons énergiquement au changement ou à la disparition du Nid-de-Corbeau. Merci monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur Brown. J'appelle maintenant M. Tapp.

**M. E.N. Tapp (exposé individuel):** Monsieur le président, mesdames et messieurs. Je ne pensais pas avoir la chance de présenter un mémoire puisque je ne suis qu'un petit cultivateur de Swan River. J'aimerais remercier les membres du Comité d'être restés plus longtemps. Je crois qu'ils sont restés un jour de plus pour cela, je n'en suis pas certain, mais je le pense.

J'ai changé mon mémoire dans une certaine mesure, si ça ne vous ennuie pas. Je m'oppose à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau, que ce soit maintenant ou plus tard. Si la situation économique change, je paierai ma part par l'entremise de l'impôt sur le revenu.

Pour 1983-1984, le prix de l'orge est établi à \$1.73 le boisseau à Swan River. Actuellement, le tarif jusqu'à Thunder Bay est de 19c les cent livres ou de 9c. le boisseau pour ce qui est de l'orge. Il y en a qui proposent de multiplier le tarif du Nid-de-Corbeau par huit d'ici 1990, ce qui donnerait 72c. le boisseau, et le résultat final, c'est que je recevrais \$1.01 le boisseau pour mon orge à Swan River. Personne au Canada ne peut faire pousser de l'orge pour ce prix. S'il était établi en fonction du prix du grain, je recevrais \$1.59 le boisseau. Ni l'un ni l'autre ne m'est acceptable. Les dernières prévisions en ce qui concerne le revenu agricole net pour 1982 étaient en baisse de 23 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cela résultait du fait que les dépenses ont augmenté alors que les recettes ont diminué, et les résultats ont été pires encore.

[Text]

Moving grain in large volumes does not mean more profit for the farmer. But the nation does benefit as each one takes a percentage of their work. As to the so-called choice—there is no choice. The farmer pays more anyway. If there is a subsidy payment made, it should go to the railways. There is too much hassle to pay it to the farmers, and the farmers would have to deal with the Government of Canada every year on that type of thing. They could remove it with a stroke of the pen. How can farmers get organized to deal with the government?

I do not believe in variable rates. They would only lead to more concentration of grain, fewer points and farther trucking. There were 24 trucks lined up at one elevator yesterday in Swan River. This means only two trips a day, if you are lucky.

Bankruptcies are up. Lending institutions are now saying 30% to 50% of farmers are now in trouble. More freight rate will not help that trend.

I am a member of the NFU, Manitoba Pool, Farm Bureau—the latter not by choice. I also worked for Manitoba Crop Insurance and know a lot of farmers in our area and have an idea of their financial problems. The back payments for crop insurance this past year in Swan River—I am not too sure what they are at now, but in the winter the pile was higher than it has ever been. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Tapp. I will now ask Mr. Zettler to proceed, please.

**Mr. Bill Zettler (Portage la Prairie, (Manitoba)):** I am a farmer, and first will read a part of this before, maybe adding a little bit.

The Crow rate, in existence since 1897, was there to last in perpetuity. Why, in 1983, is there this sudden need for change? Obviously, forever is not here yet. We keep hearing over and over again about a consensus for change in the west. I would like to know just where this consensus has been arrived at. I have heard different leaders from farm organizations make statements which may reflect only their personal views, or maybe those of a small group at the top of these organizations.

Then the other bunch we seem to hear from all the time are these grain and railway companies' executives. We get theirs but I have yet to hear a consensus from the actual farmers themselves. The farmer has never been asked. Anything as important as the change in the rate that the farmer would pay to haul grain should not be decided by those on the outside. A vote should be held to determine if farmers wish to pay more and if they want this Crow rate changed. A vote on this issue is not a favour to the farmer. It is his democratic right. How can a government that has no elected members west of

[Translation]

Les mouvements de grain ou grandes quantités ne contribuent pas à accroître les profits réalisés par l'agriculteur. Mais le pays en bénéficie, du fait que chacun empoche un pourcentage du produit de son travail. Quant au soi-disant choix—ça n'existe pas. L'agriculteur paie plus de toute façon. S'il doit y avoir une subvention, elle devrait être versée aux compagnies ferroviaires. En la versant aux agriculteurs, on ne ferait que trop compliquer les choses, et les agriculteurs se verraient obligés de traiter avec le gouvernement du Canada à ce sujet. Et ce dernier pourrait y mettre fin d'un trait de plume. Comment les agriculteurs peuvent-ils s'organiser pour traiter avec le gouvernement?

Je ne suis pas partisan des taux variables. Ils ne feraient qu'entraîner une plus grande concentration du grain dans un nombre plus restreint de points ainsi qu'un accroissement du camionnage. Hier, 24 camions faisaient la queue devant un même élévateur à Swan River. Cela signifie deux trajets par jour seulement, si vous avez de la chance.

Les faillites sont en hausse. Les institutions prêteuses nous disent qu'actuellement, entre 30 p. 100 et 50 p. 100 des agriculteurs ont des problèmes. Un accroissement du tarif-marchandises ne modifiera en rien cette tendance.

Je suis membre de la NFU, du *Manitoba Pool*, du *Farm Bureau*—dans le dernier cas, non pas par choix. J'ai également travaillé pour la *Manitoba Crop Insurance*; je connais donc beaucoup d'agriculteurs dans notre région et suis au courant de leurs problèmes financiers. Les versements en souffrance, en matière d'assurance-récoltes, à Swan River l'année dernière—je ne sais pas au juste où ils en sont maintenant, mais pendant l'hiver, la pile était plus volumineuse que jamais. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Tapp. Je demande maintenant à M. Zettler de prendre la parole s'il vous plaît.

**M. Bill Zettler (Portage la Prairie (Manitoba)):** Je suis agriculteur, et tout d'abord, je vais lire un extrait de ceci avant d'ajouter peut-être quelque chose.

Le tarif du Nid-de-Corbeau, qui existe depuis 1897, devait durer à perpétuité. Pourquoi, en 1983, sent-on tout à coup un besoin de changement? Manifestement, il ne s'agit pas encore de la fin des temps. On nous parle sans cesse de l'existence d'un consensus en faveur d'un changement dans l'Ouest. J'aimerais savoir où exactement, s'est réalisé ce consensus. J'ai entendu divers dirigeants d'organisations agricoles faire des déclarations qui ne traduisent que leurs points de vue personnels, ou peut-être ceux d'un petit groupe qui se trouve à la tête de ces organisations.

Et puis l'autre groupe qu'il nous semble entendre sans arrêt est composé de dirigeants des compagnies ferroviaires ou céréalieres. Nous voyons qu'ils sont tous d'accord, mais je n'ai pas encore vu les véritables agriculteurs venir eux-mêmes nous faire état d'un consensus. On n'a jamais demandé à l'agriculteur ce qu'il en pensait. Une chose aussi importante que la modification des taux de transport que l'agriculteur devra payer pour son grain ne devrait pas être décidée par les gens de l'extérieur. Il faudrait procéder à un vote pour déterminer si les agriculteurs désirent payer plus et s'ils veulent que le tarif



*[Texte]*

Winnipeg . . . and there are only two members they do have in the west . . . pretend to be acting on the wishes of western farmers when in fact the farmers never elected them? Nor have they ever asked for any change. The Crow rate was to last in perpetuity. The federal government's plan to break the Crow carefully avoids these words. If the rate is to last forever, it is to last forever.

It appears that the farmer is going to be forced to pay more, give up their rate, and nothing is being mentioned about the rest of the original deal, such as what the railways will be giving up.

And from the comments, I imagine you are a Liberal from the east some place, are you?

**Mr. Flis:** I was raised in Saskatchewan on the family farm for 25 years, and now I represent Parkdale—High Park in the City of Toronto.

**Mr. Zettler:** Yes. But you make it sound like a foregone conclusion that this is going through. want comments on how you can amend the bill now, rather than to hear us say, no, we want it left as is.

**Mr. Flis:** Because of my farming experience, I know not to b.s. the farmers. I believe in being honest with them, and that is what I am doing.

**The Vice-Chairman:** Please present your brief, sir.

**Mr. Zettler:** So this is really an exercise in public relations then.

**Mr. Flis:** No.

**Mr. Zettler:** Anyway to get along with this, if we do get another agreement and it is protected by statute, how long is it going to last? Is this "forever" going to be 10 years or 20 years, or maybe 25 years or whatever. It just says that there is no honesty here.

Oh, there is one other comment I would like to make. There are two. If there is one sector of our society that has been trapped on, it is the Indians. And all the Indians have are their aboriginal rights. Well, we have something here in writing. This thing was to last forever. But they are not asking the farmers at all about whether they want a change or not. We are one step down below the Indians in the way the farmers are being treated in this country.

Now, Americans dominate nearly every sector of our economy. They have had their eye on our grain business, too. At present Canadian farmers can move their grain to port much cheaper than their American counterparts. Doing away with the Crow rate is the major step necessary to move to integrating into a continental gathering system. If the Crow

*[Traduction]*

du Nid-de-Corbeau soit modifié. Il ne s'agirait pas d'une faveur faite aux agriculteurs. C'est un droit démocratique. Comment un gouvernement qui n'a aucun député élu à l'Ouest de Winnipeg—en fait, ils n'ont que deux députés dans l'Ouest—peut-il prétendre agir selon les désirs des agriculteurs de l'Ouest alors qu'en réalité, les agriculteurs ne les ont jamais élus? Et ils n'ont jamais demandé que l'on procède à des modifications. Le tarif du Nid-de-Corbeau devait durer à perpétuité. Dans son projet qui vise à écarter ce tarif, le gouvernement fédéral se garde bien d'utiliser ces termes. Si le tarif doit être en vigueur à perpétuité, il doit l'être.

Il semble que les agriculteurs seront forcés de payer plus, d'abandonner leur tarif, et on ne dit mot du reste de l'accord original, notamment, ce que les chemins de fer vont abandonner.

Et d'après les commentaires, j'ai l'impression que vous êtes un libéral de quelque part dans l'Est n'est-ce-pas?

**M. Flis:** J'ai grandi en Saskatchewan, dans la ferme familiale et y ai passé 25 ans, et actuellement je suis le député de Parkdale—High Park dans la ville de Toronto.

**M. Zettler:** Oui. Mais à vous entendre, il semblerait qu'il est prévu d'avance que cela va être adopté. Vous voulez des commentaires sur la façon dont vous pouvez modifier le projet de loi maintenant, plutôt que de nous entendre dire: non, nous voulons qu'il reste tel quel.

**M. Flis:** Étant donné mon expérience dans le domaine agricole, je sais qu'il vaut mieux ne pas prendre les agriculteurs pour des cruches. Je crois qu'il faut être honnête à leur égard, et c'est ce que je fais.

**Le vice-président:** Veuillez s'il vous plaît présenter votre mémoire, monsieur.

**M. Zettler:** Tout ceci se résume donc à un exercice en matière de relations publiques.

**M. Flis:** Non.

**M. Zettler:** De toute façon, pour poursuivre, si nous obtenons une autre convention, protégée par la loi, combien de temps va-t-elle durer? Cette fois-ci «pour toujours» correspondra-t-il à 10 ans ou 20 ans, ou peut-être à 25 ans ou que sais-je encore? Cela démontre qu'il y a un manque d'honnêteté dans tout ça.

Oh, il y a un autre commentaire que j'aimerais faire. Il y en a deux. S'il y a un groupe dans notre société qui a été bafoué, c'est bien les Indiens. Et tout ce qui reste aux Indiens, ce sont leurs droits autochtones. Eh bien, nous avons ici quelque chose qui est consigné par écrit. Cela devait durer à perpétuité. Mais ils ne demandent pas du tout aux agriculteurs s'ils veulent ou non un changement. Les agriculteurs sont encore moins bien considérés que les Indiens dans ce pays.

Bon, les Américains dominent presque tous les secteurs de notre économie. Ils ont également lorgné notre industrie du grain. À l'heure actuelle, les agriculteurs canadiens peuvent acheminer leur grain jusqu'au port à un prix de beaucoup moindre que les agriculteurs américains. En écartant le tarif du Nid-de-Corbeau, on franchit la première étape nécessaire qui nous conduit à l'intégration d'un système de ramassage

[Text]

goes, next go the branch lines, the branch line elevators and, sooner or later, the Canadian Wheat Board.

Last, there is the human cost. Doing away with the Crow rate will eventually wipe out another chunk of our farm population. If you want to quote Snively, and his figures on this subject have just been treated like something God handed us, these are his words in a quote out of *The Western Producer*:

Technology is against the family farm, so some family farms will be destroyed while others will adapt and come back.

He also made mention of the NFU. It says:

The NFU sees the problem very well. Their policy is to save the family farm.

The NFU has been one organization which has stuck by the farmer on this issue. It did not flip-flop like the pools and refused to be conned into the Gilson process. Their policy, which I would stick by, is to keep the Crow.

Now, there is another thing here. There should not be a problem with this rail transportation in the first place. The problem I think is gutless politicians. There is a Railway Act which says that the railway must haul the grain. The Crowsnest rates are the rates it should be hauled at. So what is the problem? Is the government going to run the country or are the railways running the country?

Another point, and this is a personal observation. Where I live at Portage we hear a lot about the double tracking being necessary. Well, the CPR was double-tracked right through my farm at Portage la Prairie. They tore it up five years ago and now they are saying they have to double-track the CN. Well, what in the hell is the sense of tearing the thing up in the first place if it is double tracked? I do not know how far west it went; I imagine it went to Brandon anyway. But it was only five years ago that line was double tracked and it was torn up, and I imagine they likely got a bit of government money to do it.

So that pretty well wraps up my comments. But the other comment I want to make is that I read something which, to quote the paper, said:

People who made submissions were being grilled about the Double 80 option.

Well, as far as I am concerned, the Double 80 option stinks. So that pretty well sums up what I have to say on it.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Zettler. I call on Mrs. Tufford, please.

**Mrs. Audrey Tufford (Portage la Prairie, Manitoba):** Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. As a rural woman, a farmer's wife and the mother of two younger farmers, I would like to express my concern about the way in which the proposed changes to the statutory Crow grain rate

[Translation]

continental. Si le Nid-de-Corbeau est abandonné, disparaîtront ensuite les embranchements, les éleveurs situés le long des embranchements et, tôt ou tard, la Commission canadienne du blé.

Enfin, il y a le coût en ressources humaines. L'abandon du tarif du Nid-de-Corbeau fera éventuellement disparaître une autre bonne partie de notre population agricole. Si vous voulez citer Snively, et ses chiffres dans ce domaine ont été traités comme s'ils nous avaient été donnés par Dieu le Père, voici un passage extrait de *The Western Producer*:

La technologie défavorise l'exploitation familiale, et par conséquent, une partie des exploitations familiales disparaîtront alors que les autres s'adapteront et réussiront.

Il a également mentionné la NFU. Je lis:

La NFU a très bien saisi le problème. Sa politique c'est de sauver l'exploitation familiale.

La FNU voilà une organisation qui a défendu les intérêts des agriculteurs dans cette affaire. Elle n'a pas changé son fusil d'épaule comme les pools, et elle a refusé de se laisser duper par le processus Gilson. Sa politique, celle à laquelle je m'en tiendrais, c'est de conserver le Nid-de-Corbeau.

Mais il y a autre chose encore. En premier lieu, il ne devait même pas y avoir de problème dans le domaine du transport par fer. À mon sens, le problème c'est que les politiciens manquent de courage, d'après la Loi sur les chemins de fer, les compagnies ferroviaires ont l'obligation de transporter le grain. Et elles doivent le faire conformément au tarif du Nid-de-Corbeau. Je ne vois pas de problème. Qui dirige le pays? Le gouvernement ou les compagnies ferroviaires.

Encore une chose, et il s'agit d'une remarque personnelle. Là où j'habite, à Portage, nous entendons souvent parler de la nécessité de dédoubler les voies. Eh bien, le CPR avait dédoublé sa voie qui traversait ma ferme à Portage la Prairie. Ils ont tout défilé cela il y a cinq ans, et maintenant on vient nous dire qu'il faut dédoubler les voies du CN. Eh bien, pourquoi diable a-t-on tout défilé si c'était déjà dédoublé? Je ne sais pas jusqu'où ça se prolongeait vers l'Ouest; ça devait se rendre à Brandon. Mais c'était il y a seulement cinq ans; cette voie-là était dédoublée et elle a été mise en pièces, et je ne serais pas surpris qu'ils aient obtenu de l'argent du gouvernement pour faire cela.

C'est à peu près tout ce que j'avais à dire. Mais l'autre commentaire que j'aimerais faire, c'est que j'ai lu un article qui, pour citer le journal disait:

Les personnes qui ont présenté des mémoires subissaient un interrogatoire serré au sujet de l'option du double 80

Eh bien, quant à moi, je suis d'avis qu'il s'agit d'une option pourrie. Et voilà, ça résume assez bien ce que j'en pense.

**Le vice-président:** Merci, monseigneur Zettler. Nous entendons maintenant Mme Tufford, s'il vous plaît.

**Mme Audrey Tufford (Portage la Prairie (Manitoba)):** Merci, monsieur le président, membres du Comité. En ma qualité de femme de la campagne, d'épouse d'agriculteur et de mère de deux jeunes agriculteurs, j'aimerais exprimer mon inquiétude au sujet de la façon dont les modifications que l'on



## [Texte]

will affect the lives of my family and my community. Transportation is the basic binding force which holds together the widely dispersed population of this country. Transportation has always, and probably will always, require government support. The transportation subsidies in this country are many and varied, from the building of highways to the provision of airports and port facilities. One need only consider the cost to the taxpayer of the St. Lawrence Seaway, Mirabel or Canadair to realize the extent to which the transportation industry in one form or another is supported and subsidized. It is difficult, therefore, to understand why it is the cost of transporting western grain that is being so short-changed in terms of assistance, if that transportation actually needs assistance at all.

This is especially true when it appears that the real purpose in upgrading the railways is to facilitate the export of other non-renewable resources.

• 1250

Rail transportation is the most energy-efficient method of moving grain, but if subsidies were paid to the farmer, and particularly if variable rates were established, much of it would move to the highways, increasing the cost of maintaining these roads and increasing the dangers to other travellers which increased traffic, particularly fast-moving heavy-weight traffic, always brings.

I am most concerned, however, about the effect any change in the Crow will have on the lives of farmers in my community. Whether the subsidies are paid to the farmer or the railway is immaterial. The bottom line is the farmer is going to be asked to pay more money, and that is the basis of the change. I will not go into the estimates about how much extra it is going to cost him, because such a variety of figures have been quoted here today, but most farmers, particularly young farmers, simply cannot afford any more costs. The proposed change could not come at a worse time. The plight of farmers has been given a lot of publicity lately. The emergence of the farm survival group underlines the dire straits many are in, in this industry.

I am president of our local credit union, and as such I am very well aware of the severities of these difficulties. The area of our greatest vulnerability at the present time, in terms of loans, is in the agricultural field, loans which five or ten years ago would have been considered extremely secure.

Farmers are having difficulties meeting their present obligations, and simply will not be able to find the extra dollars needed for any extra costs. It will be the last nail in the coffin

## [Traduction]

se propose d'apporter au tarif-grain du Nid-de-Corbeau vont toucher la vie de ma famille et de ma communauté. Les moyens de transport constituent la principale force cohésive qui unit la population très dispersée de notre pays. Le gouvernement a toujours dû, et devra probablement toujours subventionner les transports. Les subventions en matière de transports sont à la fois nombreuses et diverses au Canada, depuis la construction de routes jusqu'à l'aménagement d'aéroports et de ports. Qu'il suffise de penser à ce que le contribuable a dû payer pour la voie maritime du Saint-Laurent, pour Mirabel ou pour Canadair pour réaliser dans quelle mesure l'industrie des transports reçoit, sous une forme ou sous une autre, de l'aide ou des subventions. Par conséquent, il est difficile de comprendre pourquoi le prix du transport du grain de l'Ouest est à ce point privé de subventions, à supposer qu'il soit même nécessaire de subventionner ce transport.

Ceci est particulièrement vrai lorsqu'on se rend compte du fait que la modernisation des chemins de fer vise en fait à favoriser les exportations d'autres ressources non-renouvelables.

Le transport ferroviaire est le moyen le plus économique, du point de vue de l'énergie, pour transporter le grain, mais si des subventions étaient versées aux cultivateurs et, en particulier, si des taux variables étaient établis, une bonne partie de ce volume emprunterait les routes, ce qui ferait augmenter le coût d'entretien de ces routes ainsi que les risques d'accident pour les autres voyageurs, ce qu'une augmentation de la circulation fait toujours, en particulier celle des énormes et rapides camions.

Toutefois, je m'inquiète de l'effet que pourra avoir un changement du taux du Nid-de-Corbeau sur la vie des cultivateurs de mon entourage. Il importe peu que les subventions soient versées aux cultivateurs ou aux compagnies de chemins de fer. Le résultat, c'est qu'on demandera aux cultivateurs de payer encore plus, et c'est cela, le fondement du changement envisagé. Je ne donnerai aucun chiffre sur ce qu'ils devront verser en plus, parce qu'on en a cité beaucoup aujourd'hui, mais la plupart des cultivateurs, en particulier les jeunes cultivateurs, n'ont tout simplement pas les moyens de faire face à une nouvelle hausse. Le changement proposé ne pouvait pas venir à un moment plus mal choisi. Depuis quelque temps, on parle beaucoup des difficultés des cultivateurs. L'apparition du groupe de survie agricole fait ressortir la situation extrêmement difficile dans laquelle bon nombre d'entre eux, dans ce secteur, se trouvent.

Je suis présidente de notre caisse d'épargne et de crédit et, à ce titre, je suis très bien au courant de la gravité de ces difficultés. À l'heure actuelle, notre point le plus vulnérable relativement aux prêts, c'est dans le secteur agricole, prêts qui, il y a cinq ou dix ans, auraient été considérés comme extrêmement sûrs.

Les cultivateurs ont des difficultés à faire face à leurs obligations actuelles pour payer de nouveaux frais. Ce sera le dernier clou dans le cercueil de beaucoup de jeunes cultiva-

[Text]

of a lot of young farmers who are already struggling to survive. I can also see the effects on every business in smaller rural towns, as well as the overall effect on the economy, a large part of which is fuelled by servicing the needs of farmers.

The preservation of the statutory Crow rate for grain transportation is as important to western farmers as language rights are to the Quebecois, because in both cases a way of life is being challenged and threatened. Although farm population has decreased by about 50% since the end of World War II, for a few years in the 1970s, when grain prices were more rewarding, there was a general return of young farmers to the farm life which they really preferred to lead.

However, financing difficulties are causing many of them to leave, and the loss of the protection of the Crow rate will greatly accelerate the pattern. It will increase the trend to the concentration of land holdings into the hands of fewer large operators. This will help to destroy smaller communities, and if large operators are allowed to gain control of the production and marketing of agricultural produce, the consumer will certainly feel the burden of higher costs.

This kind of concentration of land into fewer hands has historically been a prelude to unrest. The western farming community has been a stable, moderate, law-abiding society, well worth preserving and encouraging. The exodus of young farmers from the farms to the cities can only intensify the unemployment problem and further unrest there. We value our communities and our way of life and we ask you to consider the grave effects of changes to the Crow will have on our lives.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mrs. Tufford. I call on Mr. Proven.

**Mr. Randy Proven (Businessman, Manitoba):** Mr. Chairman, my name is Randy Proven. I would like everybody to listen to their bellies growl right now; it is only 1.00 p.m. How long will they growl when you get rid of all the farmers? This seems to be the main thrust of this policy, this bill you are bringing forward now.

When I phoned in my name to say I wished to present a brief, the committee said they would get in touch with me. They never did. They do not seem to know we have this marvellous CN-CP telecommunications system, these two rival companies competing. They could have possibly used it if they could not get me any other way.

Anyway, I came a long way and I would like to present my brief. I would like to express to you my deep concern about the proposed abolishment of the Crow's Nest Pass freight agreement. In this brief I will, hopefully, be able to show you what

[Translation]

teurs qui, déjà, se débattent pour survivre. Je peux également voir les conséquences pour chaque commerce dans les petites villes rurales, ainsi que l'effet global sur l'économie, dont une grande partie est alimentée par la prestation de services aux cultivateurs.

Le maintien du taux statutaire du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain a autant d'importance aux yeux des cultivateurs de l'Ouest que les droits linguistiques, aux yeux des Québécois, parce que, dans les deux cas, c'est une façon de vivre qui est mise en jeu et menacée. Même si la population agricole a diminué d'environ 50 p. 100 depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, pendant quelques années, dans les années 70, lorsque les prix du grain étaient plus avantageux, nous avons connu un retour général des jeunes cultivateurs à la terre, genre de vie qu'ils préféraient vivre.

Cependant, les problèmes de financement les forcent à partir, et la perte de la protection du taux du Nid-de-Corbeau accélérera grandement cette tendance. Du fait de cette perte, un nombre encore plus grand de terres sera concentré entre les mains d'un nombre plus restreint de grands propriétaires. Ce qui fera disparaître les petites agglomérations. S'il est permis aux grands propriétaires de devenir maîtres de la production et de la commercialisation des produits agricoles, le consommateur en ressentira certainement les effets: Il paiera plus.

Ce type de concentration des terres entre les mains de quelques-uns a toujours été le présage de périodes de troubles. La population agricole de l'Ouest est une société stable, modérée, respectueuse des lois, qu'il vaut la peine de protéger et d'encourager. L'exode des jeunes cultivateurs des fermes vers les villes ne peut qu'intensifier le problème du chômage et y apporter l'agitation. Nous attachons beaucoup de valeurs à nos collectivités et à notre façon de vivre et nous vous demandons de prendre en considération les conséquences graves que les changements du taux du Nid-de-Corbeau auront dans notre vie.

Je vous remercie.

**Le vice-président:** Je vous remercie, madame Tufford. La parole est à vous, monsieur Proven.

**M. Randy Proven (homme d'affaires, Manitoba):** Monsieur le président, je m'appelle Randy Proven. J'aimerais bien que tout le monde ressente un creux dans l'estomac, maintenant: Il n'est que 13 heures. Combien de temps vous l'aurez lorsque vous vous serez débarrassés de tous les cultivateurs? On dirait que c'est le principal objectif de cette politique, de ce projet de loi que vous nous présentez.

Lorsque j'ai téléphoné pour donner mon nom, en disant que je voulais présenter un mémoire, le Comité a dit qu'il communiquerait avec moi. Il ne l'a jamais fait. Il ne semble pas savoir que nous avons ce merveilleux système de télécommunications CN-CP, ces deux compagnies rivales qui se font concurrence. Il aurait pu l'utiliser s'il ne pouvait entrer en contact avec moi d'une autre façon.

De toute façon, je viens de loin et j'aimerais présenter mon mémoire. J'aimerais vous faire part de ma profonde inquiétude relativement au projet d'abolition de l'entente sur le taux du Nid-de-Corbeau. Dans ce mémoire, je pourrai, je l'espère, vous



## [Texte]

the freight agreement means to me, and how important it is to my community.

I operate a small business in partnership with my father. We are cabinetmakers. Our customers are mostly rural people, all of whom are connected with agriculture, indirectly or directly. Our business is affected by farm income levels. Our business is also affected by rural depopulation. When there are no people out in the rural communities, there are no cabinets to build.

The effect of destroying the Crow rate will be to lower returns from all grains to farmers. Lower returns to farmers, who are already pushed to the limit by high input costs, means there will be more farmers leaving the land, and of course again that puts a hell of a pile of pressure on our business. No people to build cupboards for, no income to pay for them.

Farmers consider cabinets in their kitchens a luxury. Their wives save for years to buy them. The current depression has been very hard on our business. In 1980, we provided cabinets for approximately 3% of the new houses in rural Manitoba. In 1982, we were down to building only one set of cabinets in the entire year. We would have starved had my wife not gone to work part-time. To destroy the Crow rate would surely put us right out of business, and just at a time when the economy looks like it might turn around.

Mr. Pepin says that by destroying the Crow rate there will be more jobs. I would like to ask him how many sets of cabinets the CPR is going to buy in the next few years.

There is one economic fact the government does not seem to be able to learn, which is that transportation and secondary industry do not create jobs. Farmers are the only sector of our economy which create jobs. This fact is so basic, so simple, but you cannot understand it. I do not know why.

Farming is the very base of our economy. Without farmers, everything else stops dead. And I mean dead. If you have no food to eat, you have nothing. Everyone has to have food. The railways do not produce goods, they only provide transportation of goods. If you do not have anybody out there producing goods, there will be nothing to transport. Every rural business understands this fact. It is a lesson which has hit home to them in their financial statements. It is common knowledge in the countryside that when farmers are making money, everybody else is making money. Why? Because farmers invest almost all of their money back into the farm.

I refer you to a study done by the National Farmer's Union, a highly respected farm organization. Their study, *The Employment Practices of Farm Women*, shows that between 75% and 100% of total family income was reinvested in their farming operation. Does the CPR or the CNR invest this much into the railways? No, they do not. The CPR has always

## [Traduction]

montrer ce que l'entente sur le taux signifie pour moi et son importance pour mon agglomération.

J'exploite une petite entreprise en société avec mon père. Nous sommes ébénistes. Nos clients sont surtout des gens de la campagne, qui ont tous des liens, directs ou indirects, avec l'agriculture. Notre entreprise est touchée également par l'exode rural. Lorsqu'il n'y a personne dans les agglomérations rurales, il n'y a pas d'armoire ni de meuble à construire.

La destruction du taux du Nid-de-Corbeau aura comme effet de diminuer les revenus que les cultivateurs touchent de tous les grains. S'ils ont moins de revenus, eux qui sont déjà à la limite de la faillite à cause de gros investissements, il y en aura plus qui quitteront la terre et, encore une fois, cela ajoutera à la pression qui étouffe déjà notre entreprise. Si nous ne pouvons pas construire de meubles pour personne, nous ne pouvons payer personne.

Les cultivateurs considèrent les armoires dans leur cuisine comme un luxe. Leurs femmes économisent pendant des années pour les acheter. La dépression actuelle a été très difficile pour notre entreprise. En 1980, nous avons fourni des armoires à environ 3 p. 100 des nouvelles maisons, dans les régions rurales du Manitoba. En 1982, nous n'avons fabriqué qu'un seul ensemble d'armoires dans toute l'année. Nous serions morts de faim si ma femme n'était allée travailler à temps partiel. La destruction du taux du Nid-de-Corbeau nous mettrait sûrement en faillite, et juste au moment où l'économie semble regagner de la vitalité.

M. Pepin déclare que la destruction du taux du Nid-de-Corbeau créera plus d'emplois. J'aimerais lui demander combien d'ensembles d'armoires le C.P.R. va acheter dans les prochaines années.

Il y a un fait économique que le gouvernement ne semble pas pouvoir apprendre, c'est que le transport et le secteur secondaire ne créent pas d'emplois. L'agriculture est le seul secteur de notre économie qui crée des emplois. Ce fait est tellement fondamental, tellement simple, mais vous n'êtes pas capables de le comprendre. Je ne sais pas pourquoi.

L'agriculture est à la base même de notre économie. Sans les cultivateurs, tout arrête. Et je dis bien «arrête». Si vous n'avez pas de nourriture, vous n'avez rien. Tout le monde doit manger. Les compagnies de chemins de fer ne produisent pas des biens, elles ne font que le transport des biens. Si personne ne produit de biens, il n'y aura rien à transporter. Toute l'entreprise rurale comprend ce fait. C'est une leçon qu'ils ont apprise lorsqu'ils préparaient leurs états financiers. Tout le monde sait à la campagne que lorsque les cultivateurs font de l'argent, tout le monde fait de l'argent. Pourquoi? Parce que les cultivateurs réinvestissent presque tout leur argent dans leur ferme.

Je vous reporte à une étude faite par le Syndicat national des cultivateurs, organisation agricole très respectée. D'après leur étude, intitulée *The Employment Practices of Farm Women*, entre 75 p. 100 et 100 p. 100 du revenu familial total est réinvesti dans l'exploitation agricole. Le C.P.R. ou le C.N.R. investit-il autant dans les chemins de fer? Non, pas du tout. Le C.P.R. a toujours été rentable mais il n'a jamais eu

[Text]

made a profit, but it has never affected the economy in the same way a year of farm profits has.

In the five communities in which we do most of our business, the dollar loss by the destruction of the Crow would be \$1.5 million. Erickson would lose \$170,000, Clanwilliam \$218,000, Minnedosa \$412,000, Basswood \$209,000 and Newdale \$530,000. This loss is based on 5.1 times the Crow rate. These are very small communities. They cannot stand a dollar loss of that size. Government policy seems to be to reduce the numbers of farmers. The government's 1969 task force on agriculture and its recent agri-food tragedy—I am sorry, strategy—are designed to kill family farms and promote large corporate farms.

Destroying the Crow rate is only a small part in the overall strategy of the government in industrializing agriculture. From our point of view, healthy family farms are what makes our communities tick. Government should be supporting family farms. These people are the backbone of our economy. Having a good supply of food is essential to our civilization. In fact, without farmers, cities and governments would not exist. Family farms are not merely a method of production, as opposed to corporate farms. Family farms are the very fabric of our society. All the wealth in Canada could not be, if it were not for the family farms. It would seem ridiculous for our federal government to set out on a policy to destroy the base of our economy.

On the basis of investment alone, the Crow rate should remain. Farmers on the one hand invest in their farms and communities. The CPR and CNR however, prefer to invest in places where they can get the highest profit, not necessarily in Canada. In fact, the CPR prefers to have the taxpayer do the investing and the CPR to do the profit-taking.

I would like to call on government to provide a national transportation system. This rail system should be publicly owned, and operated as a public utility and be for the benefit of all Canadians. I call on the government to retain the Crow's Nest Pass Agreement and extend the rates to all other commodities.

Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Proven. I call on Mr. Bert Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to address a brief comment and a question to Mrs. Tufford from Portage. Mrs. Tufford, I must say I particularly noted your remarks about the threat to young farmers, and I have some sympathy for that feeling. I think it is Canadian-wide at this time. We in Parliament, as members, have had some special attention drawn in a special subcommittee in Ottawa, which has adjourned for the summer now but has not finished by any means.

[Translation]

sur l'économie la même influence qu'une année de profits agricoles.

Dans les cinq agglomérations où nous avons le plus de clients, la perte causée par la destruction du taux du Nid-de-Corbeau s'élèverait à 1,5 million de dollars. Erickson perdrait \$170,000, Clanwilliam, \$218,000, Minnedosa, \$412,000, Basswood, \$209,000 et Newdale, \$530,000. Cette perte est calculée selon 5,1 fois le taux du Nid-de-Corbeau. Il s'agit de très petites agglomérations qui ne peuvent supporter une perte économique aussi importante. La politique gouvernementale semble être de réduire le nombre de cultivateurs. Le groupe de travail gouvernemental de 1969 sur l'agriculture et sa récente tragédie, je m'excuse, stratégie, agro-alimentaire ont comme objectif de faire disparaître les fermes familiales et de promouvoir les grandes fermes commerciales.

La destruction du taux du Nid-de-Corbeau n'est qu'un petit élément de la stratégie globale du gouvernement afin d'industrialiser l'agriculture. D'après nous, c'est lorsque la situation économique des fermes familiales est bonne que les agglomérations fonctionnent bien. Le gouvernement devrait donner son appui aux fermes familiales. Ces gens sont le pivot de notre économie. Un bon approvisionnement en nourriture est essentiel à notre civilisation. En fait, sans les cultivateurs, les villes et les gouvernements ne fonctionneraient pas. Les fermes familiales ne sont pas seulement une méthode de production, par opposition aux fermes commerciales. Les fermes familiales sont l'essence même de notre société. Nous ne serions rien au Canada, si ce n'était des fermes familiales. Il semblerait ridicule que notre gouvernement fédéral adopte une politique visant à détruire la base de notre économie.

Pour les seules raisons d'investissement, le taux du Nid-de-Corbeau devrait demeurer. Les cultivateurs, eux, investissent dans leur ferme et l'agglomération. Toutefois, le C.P.R. et le C.N.R. préfèrent investir là où ils peuvent obtenir les profits les plus élevés, pas nécessairement au Canada. En fait, le C.P.R. préfère faire investir le contribuable et recueillir lui-même les profits.

J'aimerais que le gouvernement fournisse un système de transport national. Ce réseau ferroviaire devrait être nationalisé et à l'avantage de tous les Canadiens. J'exige que le gouvernement maintienne l'entente du Nid-de-Corbeau et applique les taux à tous les autres produits.

Je vous remercie beaucoup.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Proven. Je donne la parole à M. Bert Hararave.

**M. Hargrave:** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais faire un bref commentaire et poser une question à M<sup>me</sup> Tufford, de Portage. Madame Tufford, je dois dire que j'ai particulièrement pris note de vos remarques au sujet de la menace à l'égard des jeunes cultivateurs, et j'ai du respect pour ce sentiment. Je crois qu'actuellement, c'est le cas de tous les Canadiens, d'un océan à l'autre. Au Parlement, notre attention, en tant que députés, a été attirée sur cette question dans un sous-comité spécial à



[Texte]

But anyway, my impression of Portage has been it was one of the Garden of Edens in Canada from a long way back, and part of the impression stems from the fact my mother spent some of her very youthful days in and around Portage. I would like to ask you whether you feel that the young people in agriculture, who are in some cases in desperate straits... is any worse around Portage, or in Manitoba, than perhaps right across Canada, or were you citing a general concern?

• 1300

**Mrs. Tufford:** I really do not know how it compares to other parts of Canada. By the way, may I say that since we had 104-degree weather in Portage la Prairie the other day and have not had any rain for a month, they are not really regarding it as the Garden of Eden at the moment. I do know that there are a number of young farmers in the Portage area who are in very serious financial difficulties. How that compares with the rest of the country I do not know. I have no means of comparing it.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Hargrave:** Is that all I get?

**The Vice-Chairman:** Mr. Hargrave on the second round. We have agreed that we will have one questioner after the other.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. My question is to Mr. Tapp from Swan River; I thought that was the Garden of Eden.

Mr. Tapp, you mentioned to the committee that yesterday 24 trucks were lined up at the elevator. I am glad you gave us this information, because all along we have heard about the inefficiencies in the system. Can you tell this committee why there is such a line-up? It certainly does waste the time of the farmer. Is it the elevator itself, is it the lack of cars—why the long waiting time to unload?

**Mr. Tapp:** I guess maybe the Wheat Board is responsible for it, but maybe the federal government is also responsible for it. They always seem to see fit to put a lot of quotas on in July, just when it is really hot. They get you out in that bin sweating, and then you go into town and sweat some more because you cannot get in the elevator.

This last week or two—and it is not only in Swan River, it is in other points as well—there have been long line-ups of trucks trying to get into elevators. I have myself, as I was saying to start with, only a small farm; I farm three quarters. I still have 4,000 to 5,000 I would like to deliver, but it is sitting there. They said they might take some next week.

[Traduction]

Ottawa, sous-comité dont les activités ont été ajournées pendant l'été mais qui sont loin d'être terminées.

Quoi qu'il en soit, pour moi, depuis longtemps, Portage me fait penser au paradis terrestre du Canada. L'une des raisons, c'est que ma mère a vécu dans cette région, à Portage, lorsqu'elle était très jeune. J'aimerais vous demander si vous croyez que les jeunes gens s'occupant d'agriculture, qui sont, dans certains cas, dans une situation désespérée... Leur situation est-elle pire aux alentours de Portage ou au Manitoba que partout ailleurs au Canada, ou s'agissait-il d'un commentaire général?

**Mme Tufford:** Je ne sais vraiment pas comment cela se compare aux autres parties du Canada. Permettez-moi de dire en passant qu'étant donné qu'il a fait 104 degrés l'autre jour à Portage la Prairie et qu'il n'a pas plu depuis un mois, les habitants de cet endroit n'ont pas l'impression de vivre dans le Jardin d'Eden en ce moment. Je sais qu'un certain nombre de jeunes fermiers dans la région du Portage connaissent de très graves difficultés financières. J'ignore comment leur situation se compare avec celle du reste du pays. Je ne dispose d'aucun moyen de comparaison.

**Le vice-président:** Je vous remercie.

**M. Hargrave:** Est-ce tout ce qu'on m'accorde?

**Le vice-président:** Au tour suivant, monsieur Hargrave. Nous avons convenu d'entendre les personnes qui ont des questions à tour de rôle.

Nous vous écoutons monsieur Flis.

**M. Flis:** Je vous remercie, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Tapp, de Swan Rivert; je croyais que Swan Tapp était le Jardin d'Eden.

Monsieur Tapp, vous avez mentionné au comité qu'hier, vingt-quatre camions étaient en file devant l'élévateur. Je suis heureux d'avoir ce renseignement, car on n'a pas cessé de nous parler des inefficacités du système. Pouvez-vous expliquer au comité la raison de cette file? Il ne fait aucun doute que cela fait perdre du temps au fermier. Est-ce à cause de l'élévateur lui-même, est-ce à cause du manque de wagons—pourquoi le déchargement a-t-il pris autant de temps?

**M. Tapp:** Peut-être la Commission du blé est-elle responsable de cet état de chose, mais il se peut que le gouvernement fédéral le soit également. Ils semblent toujours juger à propos d'imposer beaucoup de quotas en juillet, juste au moment où il fait très chaud. Nous entrons dans le silo sous une chaleur accablante, puis nous nous rendons en ville où nous ne sommes pas au bout de nos peines parce qu'il est impossible de pénétrer dans l'élévateur.

Depuis une semaine ou deux, et cette situation n'est pas unique à Swan Lake, elle se retrouve ailleurs également, il y a eu de longues files de camions qui essayaient d'entrer dans les élévateurs. Comme j'avais commencé à le dire, moi-même, je ne possède qu'une petite ferme; j'exploite trois quarts de section. J'en ai encore 4,000 ou 5,000 que j'aimerais livrer,

[Text]

**Mr. Flis:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hargrave again.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman; and thank you, my colleagues here.

I would like to come back to Mrs. Tufford, if I may, and this business of the difficulties of the younger farmers. I think this is very, very important. I would like to ask Mrs. Tufford if she feels that perhaps some of our agricultural lands, as a result of this very drastic period we are going through—and I think 1982 was a particularly trying year, especially for younger people who might have been newly started in agriculture and were hit with you know what kind of interest rates and the payments they had to make... I am wondering myself whether it applies to Portage or to Walsh, Alberta, where I live, or certainly to some of the richest farmlands in Ontario. We have certainly heard a lot about that, but are we now going through a readjustment period where perhaps our farmlands are overcapitalized, that there has to be a readjustment there to match the reduced earning power of those lands and the higher cost of production? Would you care to express an opinion on that?

**Mrs. Tufford:** If you are talking about the effect of interest rates on farmers, I am sure it had as heavy an effect on farmers in my area as anywhere else. They all buy lots of machinery, and they were paying high interest rates on everything they could not pay cash for. Also, land in the Portage area is very expensive. Any young farmer that was starting out and needed to buy land had a dreadful burden of payment on his head, so if a crop does not come in he is in a very bad state.

How you can change the capitalization under present circumstances I do not know. I mean, a lot of these farmers have this burden of debt. The only way to get out of it, I suppose, is to sell their farms. And they would lose money on them at the present time.

**Mr. Hargrave:** May I have one more, just briefly?

Mrs. Tufford, would you say that there are today some signs that land values have come down somewhat?

**Mrs. Tufford:** Yes, slightly; not a great deal, but they have come down to some extent, yes.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mrs. Tufford.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Yes, I would like to address my question to Mrs. Dutchyshen who had a statement that I think I will remember all the way through these hearings. She asked a

[Translation]

mais ce n'est pas possible. Ils m'ont dit qu'ils en prendraient peut-être la semaine prochaine.

**M. Flis:** Je vous remercie.

**Le vice-président:** Vous avez de nouveau la parole, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que mes collègues ici présents.

Si vous me le permettez, j'aimerais revenir sur ce que M<sup>me</sup> Tufford a dit à propos des difficultés des jeunes fermiers. Je crois que cette question est extrêmement importante. J'aimerais lui demander si elle estime qu'une partie de nos terres agricoles, en raison de la période très difficile que nous traversons—je crois que 1982 a été une année particulièrement difficile, surtout pour les jeunes gens qui viennent se lancer en agriculture et qui ont été frappés par les taux d'intérêt que vous savez et tenus de faire des paiements... moi-même, je me demande si cette situation s'applique à Portage ou à Walsh (Alberta), où j'habite, ou si elle s'applique également à quelques-unes des terres agricoles les plus riches de l'Ontario. Nous avons certainement beaucoup entendu parler de cette question, mais sommes-nous en train de traverser actuellement une période de rajustement vu que nos terres agricoles sont peut-être l'objet d'une surcapitalisation, de sorte qu'il est nécessaire de procéder à un rajustement pour compenser la diminution de rentabilité de celles-ci et les coûts de production plus élevés? Pourriez-vous nous donner votre opinion à ce sujet?

**Mme Tufford:** Si vous parlez des conséquences des taux d'intérêt sur les fermiers, je suis convaincue qu'elles ont été lourdes, aussi bien dans ma région que partout ailleurs. Ils achètent tous beaucoup de machines agricoles et paient des taux d'intérêt élevés sur tout ce qu'ils ne peuvent pas payer comptant. De plus, les terres dans la région de Portage coûtent très cher. N'importe quel nouveau jeune fermier qui devait acheter une terre avait d'importantes charges financières à supporter et il se retrouvait dans une très mauvaise situation si sa récolte était perdue.

J'ignore comment changer le système de capitalisation, dans les circonstances actuelles. Un grand nombre de ces fermiers sont endettés. J'imagine que la seule façon dont ils pourraient s'en sortir serait de vendre leurs fermes. Ils vendraient à perte en ce moment.

**M. Hargrave:** Puis-je poser une dernière question brièvement?

Madame Tufford, d'après vous, y a-t-il aujourd'hui des signes indiquant que la valeur des terres a quelque peu baissé?

**Mme Tufford:** Oui, elle a baissé un peu. Pas beaucoup, mais elle a baissé quelque peu.

**M. Hargrave:** Je vous remercie, madame Tufford.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Hargrave. Nous vous écoutons, monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Oui, j'aimerais poser une question à M<sup>me</sup> Dutchyshen, qui a fait une déclaration dont je me souviendrai pendant toute la durée de ces audiences. Elle a posé une



## [Texte]

very simple question: Will our farm be lost to our family because of the need for double-tracking to haul coal through the Rockies?

I wondered what your reaction is, Mrs. Dutchyshen, to knowing that CPR shares have gone up 33% since this policy announcement was made and realizing that farmers' assets are going down, according to what we have heard from other people and have just heard from Mrs. Tufford.

**Mrs. Dutchyshen:** I do not know much about the income or the profits of the CNR and the CPR. What I do know is that our own assets . . . we are so tied into interest rates, and we simply cannot . . . How can I put this? We are at the point on our farm where our investment costs are so high and the prices we are getting are so bad that we can hardly afford to make ends meet.

When we hear that they are going to take the Crow rate away from us—which I feel is one of our rights, the only right that we have had, the historic right of farmers, and now they are taking it away from us—I just feel that maybe the CNR and the CPR maybe are losing money hauling our grain, I do not know; I do know that they have many assets that they are making money on. If we had Marathon Realty, or whatever realty company they have, if we had it on our back forty making millions for us, I do not think I would be worrying too much that we are losing money with our grain.

I do not know if that answered your question or not.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse. That is all the questioners I have. Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** It is not really a question, Mr. Chairman, it is just an observation. I think it is something that everybody here would be interested in. I think it is the one theme we have heard consistently and probably as loudly and as clearly as any throughout the hearings since we have been away from Ottawa, Mr. Chairman; that is, that producers simply cannot afford to pay more. They are very concerned about the fact that there are going to be increased freight rates. I think that is something that the committee will also remember when it goes through its deliberations.

It is very useful to have individual producers here who have travelled as far as you have to be here to tell us. I think that makes the point. When people are willing to travel that far, they are very concerned about increased costs—any increased costs at this particular time. I think that is worth noting, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer.

## [Traduction]

question très simple. Nos familles vont-elles perdre leurs fermes parce que le transport du charbon à travers les Rocheuses exigera la construction d'une double voie ferrée?

Madame Dutchyshen, j'aimerais savoir quelle a été votre réaction lorsque vous avez appris que la valeur des actions du Canadien Pacifique avait augmenté de 33 p. 100 depuis l'annonce de cette politique et que l'actif des fermiers avait diminué, d'après ce que d'autres personnes nous ont dit et ce que M<sup>me</sup> Tufford vient de nous apprendre.

**Mme Dutchyshen:** Je ne sais pas grand chose sur les revenus ou les bénéfices réalisés par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Ce que je sais, par contre, c'est que notre propre actif . . . nous dépendons tellement des taux d'intérêt et nous ne pouvons tout simplement pas . . . Comment vous expliquer? Dans nos fermes, nous en sommes rendus au point où nos coûts d'investissement sont si élevés et les prix que nous touchons, si bas, que nous arrivons difficilement à joindre les deux bouts.

Lorsque j'entends dire que le tarif du Nid-de-Corbeau ne s'appliquera plus à nous—il s'agit là, selon moi, de l'un de nos droits, le seul que nous ayons eu, le droit historique des fermiers qu'on essaie maintenant de nous enlever—je ne peux m'empêcher de penser que le Canadien National et le Canadien Pacifique perdent peut-être de l'argent en faisant le transport de notre grain. Je sais, toutefois, qu'ils ont de nombreux éléments d'actif qui leur permettent de réaliser des bénéfices. Si nous possédions Marathon Realty, ou toute autre société immobilière dont ils sont propriétaires, qui nous rapporterait des bénéfices de plusieurs millions, je ne serais pas inquiète d'apprendre que nous vendons notre grain à perte.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Althouse. Cela complète la liste des personnes qui avaient des questions à poser. Nous vous écoutons, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Ce n'est pas vraiment une question, monsieur le président, c'est simplement une observation. Je crois qu'elle est susceptible d'intéresser tous ceux qui sont ici. Monsieur le président, elle porte sur un point qui a été soulevé de façon continue et qui a probablement donné lieu à des interventions aussi vigoureuses et aussi claires que celles que nous avons entendues depuis que nous tenons nos audiences à l'extérieur d'Ottawa: les producteurs n'ont tout simplement pas les moyens de payer davantage. L'augmentation du tarif du transport les préoccupe énormément. Je crois qu'il s'agit là d'une question dont le comité se souviendra également lorsqu'il examinera ses délibérations.

La présence parmi nous de producteurs individuels qui ont consenti à venir d'aussi loin pour nous donner leur opinion nous est très utile. Je crois que vous avez fait valoir votre point. Lorsque des personnes acceptent de venir d'aussi loin, c'est qu'elles sont très préoccupées par l'augmentation des coûts que nous connaissons actuellement. Je crois que cela vaut la peine d'être noté, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Mayer.

*[Text]*

Before adjourning the meeting I want, on behalf of the committee, to thank all of the witnesses who appeared before us in Winnipeg. We have collected a wealth of material. I would like to be able to say that it is going to make our job easier, but I am not sure that it is. At least we have heard from you people. We know your views, and I can assure you the committee will be considering very carefully all the representations we have had.

It has been a pleasure to be in Winnipeg. I am a down-easter myself, but I am happy to be here to learn more about the other part of my country. Thank you all very much.

The meeting is adjourned until 9.00 a.m. Monday in Regina.

*[Translation]*

Avant d'ajourner la réunion, je voudrais, au nom du comité, remercier tous les témoins qui ont comparu devant nous à Winnipeg. Nous avons fait une moisson de renseignements. J'aimerais vous dire que notre travail va s'en trouver facilité, mais je ne suis pas sûr que ce sera le cas. Au moins, nous avons eu l'occasion de vous entendre. Nous connaissons vos vues, et je puis vous assurer que le comité examinera très attentivement toutes les observations que vous lui avez faites.

Notre séjour à Winnipeg a été très agréable. Je suis originaire de l'Est du Canada, mais je suis heureux d'être ici et d'avoir eu l'occasion de connaître mieux l'autre partie de mon pays. Je désire vous remercier tous infiniment.

La réunion est suspendue jusqu'à 9 heures, lundi matin, et reprendra à Regina.



## APPENDIX 'TRPT-97'

## BRIEF ON BILL C-155

A country needs objectives so that the citizens may feel needed and contribute to the economy in a cooperative manner rather than competitive. The federal government has failed to establish cooperative objectives in its Western Grain Transport Act Bill C-155. The objective of the act is stated as to enable changes to be made to the present statutory rates applicable for the movement of grain in western Canada. An Act with such an irrelevant objective as this should be scrapped before there is danger of it being passed by parliament.

The irresponsibility shown by the federal government towards enforcement of laws dealing with the services and function of private corporations like the Canadian railway companies is offending the decency of the average Canadian. More effort should be put into enforcement of the existing grain transportation acts.

Mr. Pepin, Mr. Mazankowski, and before that Mr. Lang all know that the railway companies have limited their investment inside Canada, while investing outside this country. That evidence should be enough to force the government to tell its good corporate railway citizens to start putting Canada first and quit investments outside this country.

The problem of the railways has been; what is the need and objective of the shareholder? Profit has been the need of the shareholder. Profit has been the need of the farmer, yet this new act will cause farmers substantial loss. Canadians cannot risk a 6 billion dollar plus farm economy for the sake of questionable railway efficiency at the inconvenience (variable rates) of permit holders. The other costs in maintaining a trucking system plus increased rail rates are too great--witness the troubled U.S.A. farm economy.

The Canadian Wheat Board (CWB) will be limited in its authority to deal in the world grain trade because of the information it will have to divulge in order for C-155 to function. Why risk damage to the operation of the CWB? In merchandising grain much information is sensitive to the buyer as well as to the seller in order to negotiate deals that are fair given the international competition. When this bill threatens the CWB it threatens the security of permit holders.

The Crow Rates provide a stable and maximum transportation cost. An increase in rail freight rates to 5 or 6 times Crow will depress the local economy and cause much displacement and seasonality of workers resulting in associated social problems.

The act proposes to cost me \$4,500 per year. I have calculated various ways in which I may recover this amount. The methods involve trying to

increase my production. More production means surplus and a lesser price per unit of product and further loss to the operation. The distortions this type of bill will create will weaken the farmers income and create more tension between farmers and processors.

We have the Crow Rates which are the best system yet devised to carry out a policy of development. The government must not yield to the pressure to ignore development possibility within the Crow by allowing the hurt of C-155. A hurtfull strategy of allowing multinational grain merchants and processors to do business in this country, when irresponsible corporate citizenship in other parts of the world is evident, is a poor strategy. I have a deep concern for the survival of Canadian co-ops and business which are struggling to resist the poor citizenship actions of some major multinationals.

My recommendation to this commission, upon review of events which the railways have used to force farmers into difficulty, are these:

1. that moneys budgeted by the government for rail improvements be let as tender to an appropriate construction firm so as to carry out specific upgrading projects.

2. that the government retain these projects as its own assets.

3. that the government declare the railways as works for the benefit of the Canadian economy and institute lower freight rates where possible for other shippers while maintaining the Crow for farmers.

Given good management and increased opportunity from the upgrading, economic trade would return ample revenues for railway operation by the government. This is evident because it is widely known that the railways would have sold out long before now if there was losses occuring. The reality shows that the C.P.R. and the C.N.R. can and do show surpluses. Why not end the stress on farmers by combining the companies under a national transportation policy of the government? Everyone benefits in Canada everyone should welcome such an efficient rail policy.

Mr. Chairman my recommendations are aimed at helping the majority of Canadians in a way which does not require build in mistrust and competition. I hope this bill will be scrapped so as not to hold back the farmers freedom and to prevent the establishment of welfare work for lawyers.

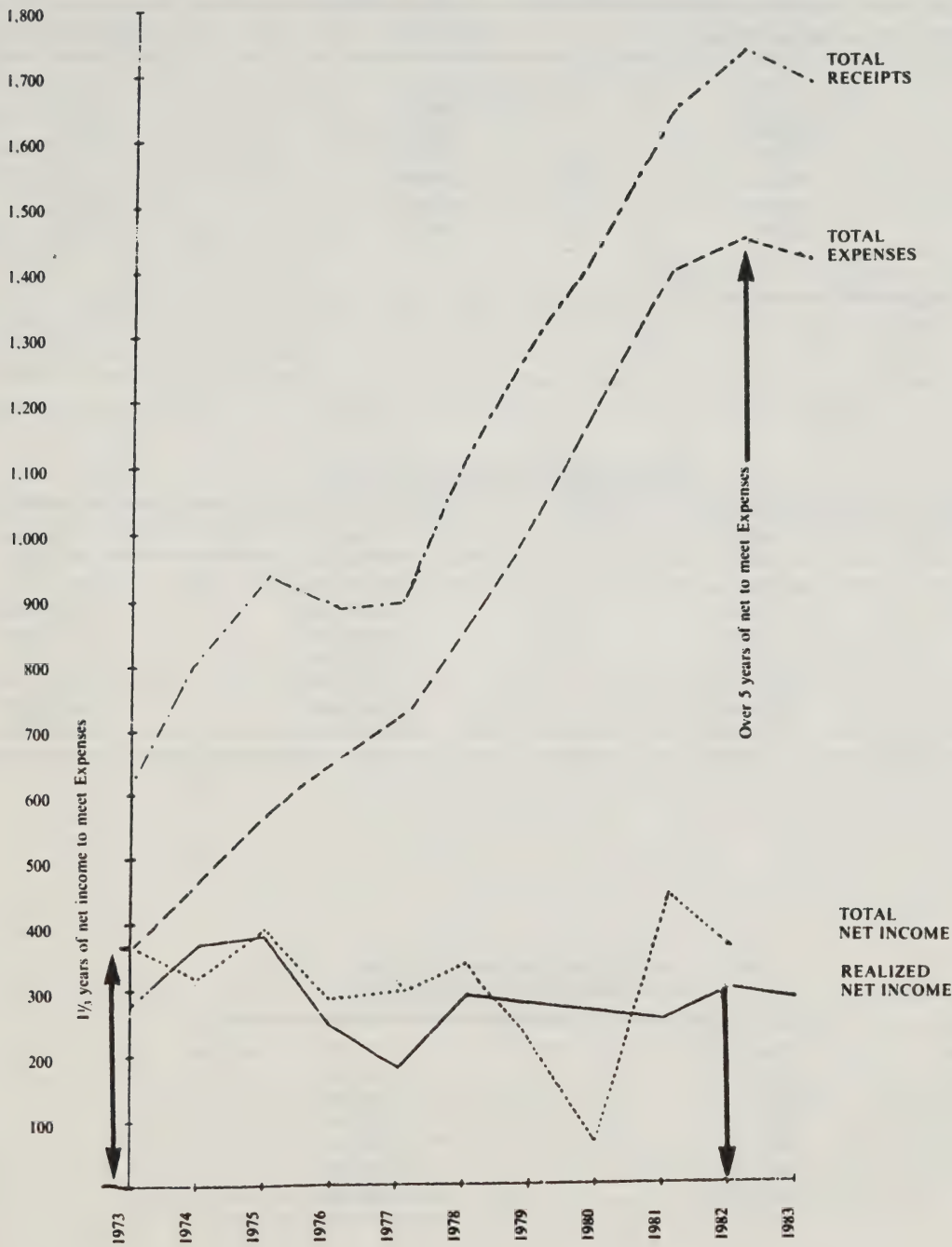
Keep the Crow for freedom and justice to the taxpayers of all Canada.

Thank you.

Iain L. Robson,  
Deleau, Manitoba  
Farmer



CASH RECEIPTS, EXPENSES, REALIZED & TOTAL NET INCOME  
For Manitoba, 1973-1983



**ANNUAL FARM NET INCOME — INCLUDING VALUE OF PRODUCTS CONSUMED  
ON THE FARM & HOME, HOUSE RENT & CHANGES IN INVENTORY**

	Manitoba Farms	Net Income	Net income per Farmer
1976	32,104	290 M	9,033
1977	31,529	300 M	9,515
1978	30,954	340 M	10,984
1979	30,379	230 M	7,571
1980	29,804	53 M	1,778
1981	29,229	451 M	15,429
1982	28,654	358 M	12,493

Manitoba Average \$9,257 thousand over last 7 years.

Canadian 1980 Average Farm Income \$13,265.

**SOME PRODUCTION INCREASES**

	1970's	1960's	Increase
Wheat	813 M. Bu.	535 M. Bu.	278 M. Bu.
Barley	737 M. Bu.	234 M. Bu.	503 M. Bu.
Flax	91 M. Bu.	86 M. Bu.	5 M. Bu.
Corn	27 M. Bu.	1.5 M. Bu.	26.5 M. Bu.
Sunflowers	787 T. Tons	125 T. Tons	662 T. Tons
Hogs	10,939,000	6,567,000	4,472,000
Rape	131 M. Bu.	22.5 M. Bu.	94 M. Bu.

**ILLUSION OF PROSPERITY  
WHERE DOES THE FARMER GET THE MONEY  
FARM INTEREST PAID PER YEAR**

1976	\$ 57 M
1977	\$ 63 M
1978	\$ 81 M
1979	\$118 M
1980	\$150 M
1981	\$194 M
1982	\$189 M



## APPENDICE «TRPT-97»

## MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LOI C-155

Un pays a besoin d'objectifs afin que ses citoyens sentent qu'on a besoin d'eux et soient motivés pour contribuer à l'économie dans un esprit de coopération et non pas de concurrence. Le gouvernement fédéral n'a pas établi d'objectifs ayant la nature d'une coopération dans son projet de loi sur le transport du grain de l'ouest, C-155. La loi a pour objectif déclaré de permettre d'apporter des changements aux tarifs réglementaires actuels pour le transport des céréales dans l'ouest du Canada. Une loi dont l'objectif manque à ce point de pertinence devrait être abandonnée avant que le parlement ait la possibilité de l'adopter.

Le manque de sérieux manifesté par le gouvernement fédéral lorsqu'il s'agit de faire appliquer les lois concernant les services et le fonctionnement de compagnies privées comme les chemins de fer canadiens choque la décence du Canadien moyen. Nos efforts devraient être dirigés vers le respect des lois sur le transport des grains qui sont en existence.

M. Pepin, M. Mazankowski et avant eux M. Lang, savent fort bien que les compagnies de chemins de fer ont limité leurs investissements au Canada alors qu'elles investissaient à l'étranger. Cela en soi devrait suffire pour inciter le gouvernement à informer ses bons citoyens des sociétés de chemins de fer qu'il est temps de penser au Canada d'abord et de cesser d'investir ailleurs.

Le problème des chemins de fer a été le suivant: quels sont les besoins et les objectifs des actionnaires? Le profit, c'est ce dont les actionnaires ont besoin. Les fermiers aussi ont besoin de profits, et pourtant cette nouvelle loi risque de leur apporter la ruine. Les Canadiens ne peuvent pas se permettre de risquer 6 milliards de dollars plus leur économie agricole pour favoriser une efficacité douteuse des chemins de fer et au détriment (à cause des tarifs variables) des titulaires de licences. Les coûts connexes, à savoir l'entretien d'un système de camionnage et les tarifs ferroviaires plus élevés, seraient inabordables: témoin le piètre état de l'économie agricole aux États-Unis.

La Commission canadienne du blé verra limiter ses pouvoirs d'intervention dans le commerce mondial des céréales à cause des renseignements qu'elle devra divulguer pour permettre à la loi C-155 de fonctionner. Pourquoi mettre en péril le fonctionnement de la Commission du blé? Lorsqu'on met du grain sur le marché, un grand nombre de renseignements sont délicats du point de vue de l'acheteur aussi bien que du vendeur, puisqu'il s'agit de négocier des échanges qui seront équitables dans le contexte de la concurrence mondiale. En menaçant la Commission canadienne du blé, ce projet de loi menace la sécurité des titulaires de licences.

Les tarifs du Nid-de-Corbeau assurent des coûts de transport stables et aussi élevés que possible. Si on les multiplie par 5 ou 6, l'économie locale connaîtra une dépression qui forcera les travailleurs à se déplacer et à devenir saisonniers, avec les troubles sociaux que cela peut entraîner.

La loi me coûtera 4 500 \$. J'ai calculé de quelle manière il me serait possible de récupérer cette somme. Je devrai essayer d'augmenter ma production. Plus de production, cela signifie des excédents et une baisse du prix par unité de produit, donc des pertes accrues pour mon entreprise. Les distorsions que créera ainsi ce type de loi affaibliront le revenu des fermiers et entraîneront des tensions entre les fermiers et les industries de traitement.

Les tarifs du Nid-de-Corbeau sont le meilleur système qui ait été inventé jusqu'à maintenant pour la mise en oeuvre d'une politique de développement. Le gouvernement ne doit pas céder aux pressions qui l'inciteraient à négliger les possibilités de développement offertes par le Nid-de-Corbeau alors que le projet de loi C-155 risque de faire beaucoup de mal. Ce serait une stratégie dangereuse que de permettre aux marchands et aux industriels multinationaux de faire des affaires au Canada alors que les agissements irresponsables des sociétés de ce genre dans les autres pays on fait leurs preuves. Je suis très préoccupé par la survie des coopératives et des entreprises canadiennes qui doivent lutter pour contrecarrer les agissements dépourvus de civisme de certaines des grande multinationales.

Après avoir étudié les tactiques que les chemins de fer ont utilisées pour mettre de force les fermiers dans la difficulté, je ferai au Comité les recommandations suivantes:

1. que les sommes prévues par le gouvernement pour la modernization des chemins de fer soient attribuées dans le cadre d'un appel d'offre à une entreprise de construction appropriée qui sera chargée d'exécuter des travaux spécifiques.

2. que le gouvernement conserve les actifs créés par ces projets.

3. que le gouvernement déclare les chemins de fer comme étant essentiels à l'économie nationale et institue dans la mesure du possible des tarifs de transport plus bas pour les autres types d'expédition tout en maintenant le tarif du Nid-de-Corbeau pour les fermiers.

Avec une bonne gestion et les avantages de la modernisation, le commerce apporterait d'amples revenus qui permettraient au gouvernement d'administrer les chemins de fer. Ceci est évident car chacun sait que les chemins de fer auraient été vendus il y a longtemps s'ils avaient encouru des pertes. En réalité, on peut constater que le CPR et le CNR réalisent des excédents. Pourquoi ne pas mettre fin aux pressions dont souffrent les fermiers en regroupant ces compagnies entre les mains de l'Etat dans le cadre d'une



politique nationale du transport? Chaque Canadien en bénéficierait et chacun approuverait une politique aussi efficace à l'égard du transport ferroviaire.

M. le Président, mes recommandations visent à aider la majorité des Canadiens d'une manière qui couperait court à la méfiance et à la concurrence. J'espère que ce projet de loi sera abandonné afin que la liberté des fermiers ne soit pas compromise et afin de ne pas créer pour les avocats des causes de bien-être social.

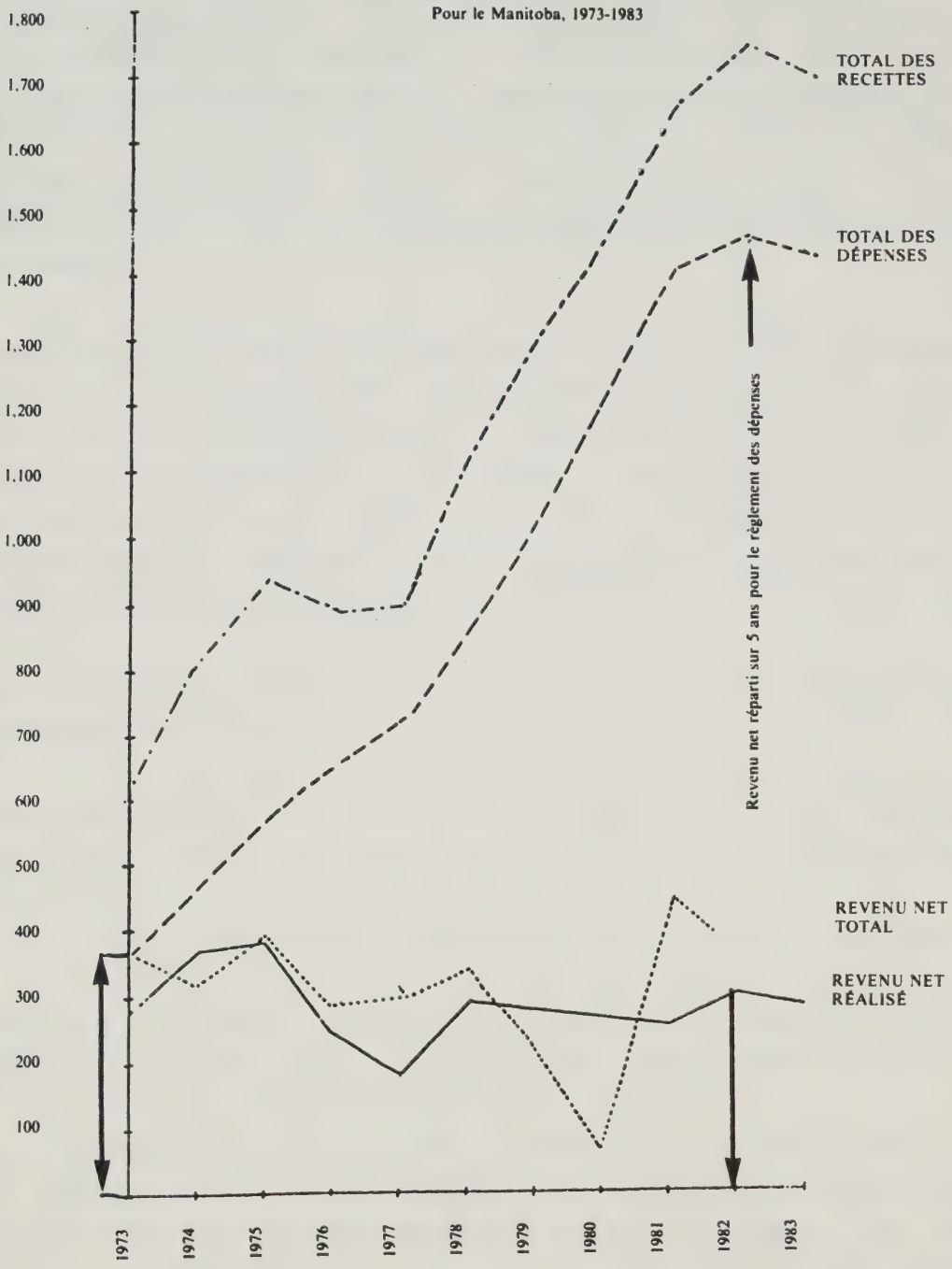
Conservez le Nid-de-Corbeau pour la liberté et pour la justice dont doivent bénéficier tous les contribuables canadiens.

Merci.

Iain L. Robson,  
fermier  
Deleau, Manitoba

RECETTES DE CAISSE, DÉPENSES, REVENU NET RÉALISÉ et REVENU NET TOTAL

Pour le Manitoba, 1973-1983





**REVENU AGRICOLE NET, Y COMPRIS LA VALEUR DES PRODUITS CONSOMMÉS SUR L'EXPLOITATION  
AGRICOLE ET À LA MAISON, LE LOYER ET LES VARIATIONS DE STOCKS**

Exploitations agricoles du Manitoba		Revenu net	Revenu net par exploitant
1976	32,104	290 M	9,033
1977	31,529	300 M	9,515
1978	30,954	340 M	10,984
1979	30,379	230 M	7,571
1980	29,804	53 M	1,778
1981	29,229	451 M	15,429
1982	28,654	358 M	12,493

Le revenu moyen au Manitoba est de 9 257 \$ pour les 7 dernières années.  
En 1980 le revenu agricole moyen du Canada était de 13 265 \$

**AUGMENTATIONS DE CERTAINS PRODUITS**

	Années 1970	Années 1960	Augmentation
Blé	813 millions de boisseaux	535	278
Orge	737	234	503
Lin	91	86	5
Maïs	27	1.5	26.5
Tournesol	787 tonnes	125 tonnes	662
Porcs	10,939,000	6,567,000	4,472,000
Colza	131 M. de B.	22.5	94

**ILLUSION DE PROSPÉRITÉ  
ORIGINE DU REVENU  
DES EXPLOITANTS AGRICOLES  
INTÉRÊT AGRICOLE VERSÉ ANNUELLEMENT**

1976	\$ 57 M
1977	\$ 63 M
1978	\$ 81 M
1979	\$118 M
1980	\$150 M
1981	\$194 M
1982	\$189 M

















Mr. Clarence Baker, Beausejour;  
Mr. Ernie Sloane, Clearwater;  
Mr. Doug Cowling, Grandview;  
Mr. Syd Puchaico, Grandview;  
Mr. Jake Froese, Winkler;  
Mrs. Gaylene Dutchyshen, Gilbert Plains;  
Mr. Albert Strilkiwski, Ethelbert;  
Mr. Ken Shewchuk, Gilbert Plains;  
Mr. Neil Brown, Swan River;  
Mr. Elgin Tapp, Swan River;  
Mr. Bill Zettler, Portage;  
Mrs. Audrey Tofford, Portage Laprairie.  
Mr. Randy Proven, Onanole;  
Mr. Harry Talpash, Gilbert Plains.

M. Clarence Baker, Beauséjour;  
M. Ernie Sloane, Clearwater;  
M. Doug Cowling, Grandview;  
M. Syd Puchaico, Grandview;  
M. Jake Froese, Winkler;  
M<sup>me</sup> Gaylene Dutchyshen, Gilbert plains;  
M. Albert Strilkinwski, Ethelbert;  
M. Ken Shewchuk, Gilbert plains;  
M. Neil Brown, Swan River;  
M. Elgin Tapp, Swan River;  
M. Bill Zettler, Portage;  
M<sup>me</sup> Audrey Tofford, Portage Laprairie;  
M. Randy Proven, Onanole;  
M. Harry Talpash, Gilbert plains.



*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.

### *Individuals, Manitoba:*

Mr. Richard Rattai, Beausejour;  
Mr. Steve Frosty, Beausejour;  
Mr. Einer Vigfusson, Arborg;  
Mr. Brian Podaima, Fischer Branch;  
Mr. Ian Robson, Deleau;  
Mr. Garry Hlady, Beausejour;  
Mr. Henry Reske, Beausejour;  
Mr. William Nicholson, Shoal Lake;  
Mr. Ray Spencer, Binscarth;  
Mr. Lyle Ross, Basswood;  
Mr. Mike Taczynski, Gypsumville;  
Mr. John Whitaker, Erickson;  
Mr. Larry Maguire, Elgin;  
Mr. Blaine Burton, Frankland;  
Mr. Henry Lepp, Rivers;  
Mr. Dennis Nimchuk, Hazelbridge;

A 9 heures

### *Particuliers, (Manitoba):*

M. Richard Rattai, Beauséjour;  
M. Steve Frosty, Beauséjour;  
M. Einer Vigfusson, Arborg;  
M. Brian Podaima, Fischer Branch;  
M. Ian Robson, Deleau;  
M. Garry Hlady, Beauséjour;  
M. Henry Reske, Beauséjour;  
M. William Nicholson, Shoal Lake;  
M. Ray Spencer, Binscarth;  
M. Lyle Ross, Basswood;  
M. Mike Taczynski, Gypsumville;  
M. John Whitaker, Erickson;  
M. Larry Maguire, Elgin;  
M. Blaine Burton, Frankland;  
M. Henry Lepp, Rivers;  
M. Dennis Nimchuk, Hazelbridge;

*(Continued on the previous page)*

*(Suite à la page précédente)*



# HOUSE OF COMMONS

Issue No. 113

Regina, Saskatchewan  
Monday, August 8, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

# CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 113

Régina, Saskatchewan  
Le lundi 8 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

### RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

### CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 113

Regina, Saskatchewan  
Monday, August 8, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 113

Régina, Saskatchewan  
Le lundi 8 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Monday, August 8, 1983:

Bill McKnight replaced Doug Neil;  
Doug Neil replaced Jake Epp.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le lundi 8 août 1983:

Bill McKnight remplace Doug Neil;  
Doug Neil remplace Jake Epp.



## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, AUGUST 8, 1983  
(165)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 9:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil and Tessier.

*Other Members present:* Messrs. de Jong, Gustafson, Hnatyshyn and Hovdebo.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the National Farmers Union:* Mr. Stuart Thiessen, Executive Secretary and Mr. Wayne Easter, President. *From the National Farmers Union, Local 628:* Mr. John Hanterman, President and Mr. Ted Strain, Past President. *From the National Farmers Union, District 6, Région 6:* Mrs. Vilda Laing, Director. *From the National Farmers Union, District 3:* Mr. Walter Nisbet, Member. *From the National Farmers Union, Local 631:* Mrs. Marcella Pedersen, Director. *From the National Farmers Union, District 2, Local 640:* Mr. John Howard, President. *From the National Farmers Union, Local 611:* Mr. Steve Jalbert, Former Member and Mrs. Ruby Miller. *From the National Farmers Union, Local 633:* Mr. Lorne Pattison, President. *From the National Farmers Union, Local 638:* Mr. Cecil Opheim, President; Patricia Godhe, Vice-President and Mr. Jack Lowndes, Vice-President. *From the National Farmers Union, Local 611:* Mrs. MaryAnn Hovdebo, President. *From the National Farmers Union, District 2, Local 620:* Mr. Earnest Ross, Past Director and Mr. Rene Ross. *From the National Farmers Union, Local 625:* Mr. Gordon Hamblin, President. *From the National Farmers Union, District 1, Région 6:* Mrs. Darlene Harrison, Women's District Director. *From the National Farmers Union, Local 617:* Miss Kim Korven, Member. *From the National Farmers Union, Local 613:* Mr. Harold Trew, President. *From the National Farmers Union, Local 649:* Mr. Arnold Scott, Former Member and Mr. Gordon Wilmont, Former Member. *From the National Farmers Union, Local 635:* Mr. Pat Gabriel. *From the National Farmers Union, Local 631:* Mr. Jim Wright, District Board Representative. *From the Saskatchewan Association of Rural Municipalities:* Mr. Charles Phelps, President; Mr. Isaac Thiessen, Vice-President and Mr. Lorne Wilkinson, Executive Director. *From the Rural Municipality of Gravelbourg, No. 104:* Mr. Harold Sinkinson, Agricultural Counsellor. *From the Rural Municipality of Douglas, No. 436:* Mr. Ken McDonald, Deputy Reeve. *From the Rural Municipality of Birch Hills, No. 460:* Mr. Wayne Hovdebo, Counsellor. *From Prairie Malt Limited:* Mr. A.D. Huffman, President;

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 8 AOÛT 1983  
(165)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Regina, à 9h05 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M. Althouse, M<sup>me</sup> Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil et Tessier.

*Autres députés présents:* MM. de Jong, Gustafson, Hnatyshyn et Hovdebo.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du Syndicat national des cultivateurs:* M. Stuart Thiessen, secrétaire exécutif et M. Wayne Easter, président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 628:* M. John Hanterman, président et M. Ted Strain, président sortant. *Du Syndicat national des cultivateurs, District 6, Région 6:* M<sup>me</sup> Vilda Laing, directrice. *Du Syndicat national des cultivateurs, District 3:* M. Walter Nisbet, membre. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 631:* M<sup>me</sup> Marcella Pedersen, directrice. *Du Syndicat national des cultivateurs, District 2, Local 640:* M. John Howard, président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 611:* M. Steve Jalbert, ancien membre et M<sup>me</sup> Ruby Miller. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 633:* M. Lorne Pattison, président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 638:* M. Cecil Opheim, président. Patricia Godhe, vice-présidente et M. Jack Lowndes, vice-président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 611:* M<sup>me</sup> MaryAnn Hovdebo, présidente. *Du Syndicat national des cultivateurs, District 2, Local 620:* M. Ernest Ross, directeur sortant et M. René Ross. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 625:* M. Gordon Hamblin, président. *Du Syndicat national des cultivateurs, District 1, Région 6:* M<sup>me</sup> Darlene Harrison, directrice de district pour les femmes. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 617:* M<sup>lle</sup> Kim Korven, membre. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 613:* M. Harold Trew, président. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 649:* M. Arnold Scott, ancien membre et M. Gordon Wilmont, ancien membre. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 635:* M. Pat Gabriel. *Du Syndicat national des cultivateurs, Local 631:* M. Jim Wright, représentant de district au conseil. *De l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan:* M. Charles Phelps, président; M. Isaac Thiessen, vice-président et M. Lorne Wilkinson, directeur exécutif. *De la municipalité rurale de Gravelbourg, n° 104:* M. Harold Sinkinson, conseiller agricole. *De la municipalité rurale de Douglas, n° 436:* M. Ken McDonald, maire adjoint. *De la municipalité rurale de Birch Hills, n° 460:* M. Wayne Hovdebo, conseiller. *De la «Prairie Malt Limited»:* M. A.D. Hoffman, président; M. Marshall E. Rothstein, conseiller

Mr. Marshall E. Rothstein, Legal Advisor and Mr. Dennis G. Schreiber, Traffic Manager. *From CanMar Grain Incorporated*: Mr. Cecil Werner, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Easter from the National Farmers Union made a statement and, with the witness, answered questions.

Messrs. Hanterman and Strain from the National Farmers Union, Local 628, made statements and answered questions.

Mrs. Vilda Laing from the National Farmers Union, District 6, Region 6, made a statement and answered questions.

Mr. Nisbet from the National Farmers Union, District 3 made a statement.

Mrs. Pedersen from the National Farmers Union, Local 631, made a statement.

Mr. John Howard from the National Farmers Union, Local 640, made a statement.

Mr. Jalbert and Mrs. Ruby Miller from the National Farmers Union, Local 611, made statements.

Mr. Lorne Pattison from the National Farmers Union, Local 633, made a statement.

Messrs. Opheim, Lowndes and Patricia Godhe from the National Farmers Union, Local 638, made statements.

Mrs. Hovdebo from the National Farmers Union, Local 611, made a statement.

Mr. Ross from the National Farmers Union, District 2, Local 620, made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Hamblin from the National Farmers Union, Local 625, made a statement and answered questions.

Mrs. Harrison from the National Farmers Union, District 1, Region 6, made a statement.

Miss Korven from the National Farmers Union, Local 617, made a statement.

Mr. Trew from the National Farmers Union, Local 613, made a statement.

Mr. Scott from the National Farmers Union, Local 649, made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Gabriel from the National Farmers Union, Local 635, made a statement.

Mr. Wright from the National Farmers Union, Local 631, made a statement.

Mr. Phelps from the Saskatchewan Association of Rural Municipalities made a statement and, with the witnesses, answered questions.

juridique et M. Dennis G. Schrieber, directeur de la circulation. De «*CanMar Grain Incorporated*»: M. Cecil Werner, président.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Easter du Syndicat national des cultivateurs fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

MM. Hanterman et Strain du Syndicat national des cultivateurs, Local 628, font des déclarations et répondent aux questions.

M<sup>me</sup> Vilda Laing du Syndicat national des cultivateurs, District 6, Région 6, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Nisbet du Syndicat national des cultivateurs, District 3, fait une déclaration.

M<sup>me</sup> Pedersen du Syndicat national des cultivateurs, Local 631, fait une déclaration.

M. John Howard du Syndicat national des cultivateurs, Local 640, fait une déclaration.

M. Jalbert et M<sup>me</sup> Ruby Miller du Syndicat national des cultivateurs, Local 611, font des déclarations.

M. Lorne Pattison du Syndicat national des cultivateurs, Local 633, fait une déclaration.

MM. Opheim et Lowndes et M<sup>me</sup> Patricia Godhe du Syndicat national des cultivateurs, Local 638, font des déclarations.

M<sup>me</sup> Hovdebo du Syndicat national des cultivateurs, Local 611, fait une déclaration.

M. Ross du Syndicat national des cultivateurs, District 2, Local 620, fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Hamblin du Syndicat national des cultivateurs, Local 625, fait une déclaration et répond aux questions.

M<sup>me</sup> Harrison du Syndicat national des cultivateurs, District 1, Région 6, fait une déclaration.

M<sup>lle</sup> Korven du Syndicat national des cultivateurs, Local 617, fait une déclaration.

M. Trew du Syndicat national des cultivateurs, Local 613, fait une déclaration.

M. Scott du Syndicat national des cultivateurs, Local 649, fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Gabriel du Syndicat national des cultivateurs, Local 635, fait une déclaration.

M. Wright du Syndicat national des cultivateurs, Local 631, fait une déclaration.

M. Phelps de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.



Mr. Sinkinson from the Rural Municipality of Gravelbourg, No. 104, made a statement and answered questions.

Mr. McDonald from the Rural Municipality of Douglas, No. 436, made a statement and answered questions.

Mr. Hovdebo from the Rural Municipality of Birch Hills, No. 460, made a statement.

Mr. Huffman from Prairie Malt Limited made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Werner from CanMar Grain Incorporated made a statement and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the National Farmers Union (Regina). (*See Appendix "TRPT-99"*)
2. Brief submitted by the National Farmers Union, Local 611. (*See Appendix "TRPT-100"*)
3. Brief submitted by Prairie Malt Limited. (*See Appendix "TRPT-101"*)
4. Brief submitted by CanMar Grain Incorporated. (*See Appendix "TRPT-102"*)

At 6:49 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this evening.

#### EVENING SITTING (166)

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 7:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil and Tessier.

*Other Members present:* Messrs. de Jong, Gustafson and Hovdebo.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the New Democratic Party Caucus of the Saskatchewan Legislature:* Mr. Allen Engel, M.L.A. Assiniboia-Gravelbourg; Mr. Dwain Lingenfelter, M.L.A., Shaunavon; Mr. Norm Lusney, M.L.A., Pelly and Mr. John Burton, Research Consultant. *From the Saskatchewan New Democratic Party:* Mr. Wayne Hovdebo, Vice-President. *From the Saskatchewan Young New Democrats:* Mr. Scott Banda. *From the Pro-Star Mills Ltd.:* Mr. Morton Satin. *From the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry:* Mr. Arthur Hesge, Spokesman, External Relations Committee; Mr. Allan Lindsay, Secretary Treasurer of Alfalfa Meal Association and Mr. Henry Dueck, Managing Director, Nepcan Marketers of Processed Alfalfa.

M. Sinkinson de la municipalité rurale de Gravelbourg, n° 104, fait une déclaration et répond aux questions.

M. McDonald de la municipalité rurale de Douglas, n° 436, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hovdebo de la municipalité rurale de Birch Hills, n° 460, fait une déclaration.

M. Huffman de la «*Prairie Malt Limited*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Werner de la «*CanMar Grain Incorporated*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux Procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire du Syndicat national des cultivateurs (Regina). (*Voir Appendice «TRPT-99»*)
2. Mémoire du Syndicat national des cultivateurs, Local 611. (*Voir Appendice «TRPT-100»*)
3. Mémoire de «*Prairie Malt Limited*». (*Voir Appendice «TRPT-101»*)
4. Mémoire de la «*CanMar Grain Incorporated*». (*Voir Appendice «TRPT-102»*)

A 18h49, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

#### SÉANCE DU SOIR (166)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à Regina à 19h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M. Althouse, M<sup>me</sup> Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Loiselle, Murta, Neil et Tessier.

*Autres députés présents:* MM. de Jong, Gustafson et Hovdebo.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du Caucus du Nouveau parti démocratique de l'Assemblée législative de la Saskatchewan:* M. Allen Engel, député, Assiniboia-Gravelbourg; M. Dwain Lingenfelter, député, Shaunavon; M. Norm Lusney, député, Pelly et M. John Burton, expert-conseil. *Du Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan:* M. Wayne Hovdebo, vice-président. *Du «Saskatchewan Young New Democrats»:* M. Scott Banda. *De la «Pro-Star Mills Ltd.»:* M. Morton Satin. *De la «Canadian Alfalfa Dehydrating Industry»:* M. Arthur Hesge, représentant, Comité des relations extérieures; M. Allan Lindsay, secrétaire-trésorier, «*Alfalfa Meal Association*» et M. Henry Dueck, directeur administratif, «*Nepcan Marketers of Processed Alfalfa*».

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Engel from the New Democratic Party Caucus of the Saskatchewan Legislature made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Hovdebo from the Saskatchewan Democratic Party made a statement and answered questions.

Mr. Banda from the Saskatchewan Young New Democrats made a statement.

Mr. Satin from Pro-Star Mills made a statement and answered questions.

Mr. Hesge from the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 10:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Tuesday, August 9, 1983.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Engel du Caucus du Nouveau parti démocratique de l'Assemblée législative de la Saskatchewan fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Hovdebo du Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan fait une déclaration et répond aux questions.

M. Banda du «*Saskatchewan Young New Democrats*» fait une déclaration.

M. Satin de la «*Pro-Star Mills*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hesge de la «*Canadian Alfalfa Dehydrating Industry*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

A 22h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 9 août 1983, à 9h00.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, August 8, 1983

• 0900

**The Chairman:** Order, please.

Good morning everyone. It is a privilege and an honour for the House of Commons Standing Committee on Transport to be in Regina during its consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

I would like to advise the media that they may take as many pictures as they like before and after the meeting. However, according to the rules of the House of Commons, they are not allowed to record or take pictures during the meeting.

I will begin by introducing the members of the committee, which I will do in alphabetical order, and then I will make a brief explanation of the role and function and the powers of the committee.

I will start by introducing the committee members; Mr. Vic Althouse, NDP member for Humboldt—Lake Centre; Mr. Les Benjamin, NDP, Regina West; M<sup>me</sup> Eva Côté, Libéral, Rimouski—Témiscouata; M. Rolland Dion, Libéral, Portneuf; M. Jean-Guy Dubois, Libéral, Lotbinière; Mr. Jesse Flis, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Libéral, Parkdale—High Park; M. Gaston Gourde, Libéral, Lévis; Mr. Bert Hargrave, PC, Medicine Hat; M. Bernard Loiselle, Libéral, Verchères; Mr. Charles Mayer, PC, Portage—Marquette; Mr. Bill McKnight, PC, Kindersley—Lloydminster; Mr. Jack Murta, PC, Lisgar; Mr. Doug Neil, PC, Moose Jaw; M. Claude Tessier, Libéral, Mégantic—Compton—Stanstead; Mr. Simon de Jong, NDP, Regina East; Mr. Stan Hovdebo, NDP, Prince Albert. My name is Maurice Dionne. I am the chairman of the committee; I am a Liberal, and I represent Northumberland—Miramichi in New Brunswick. For the benefit of those who do not realize it, I am the only easterner on the committee.

• 0910

I call on Mr. Benjamin for a brief word.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

On behalf of my colleague, Mr. de Jong, who is the member for Regina East, we would like to welcome the committee and the staff to our beautiful city. We hope all of you got a chance yesterday to get around the city and see some of it... the Wascana Centre, the legislative grounds, the Museum of Natural History, the home of the RCMP, the RCMP Museum and a few places like that. If you go about 45 miles west, you will find a suburb of Regina, Moose Jaw. My colleague Doug Neil can tell you that is another nice place to see.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 8 août 1983

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

Bonjour à tous. C'est un honneur et un privilège pour le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports de se trouver à Regina pour l'examen du projet de loi C-155, une loi destinée à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois qui s'y rattachent.

J'aimerais informer les médias d'information qu'ils peuvent prendre autant de photos qu'ils le désirent avant et après la rencontre. Toutefois, en vertu des règlements de la Chambre des communes, ils n'ont pas le droit de prendre des notes ou des photographies pendant la réunion.

Je vais commencer par présenter les membres du Comité, par ordre alphabétique, et j'expliquerai ensuite brièvement le rôle, la fonction et les pouvoirs du Comité.

Je vais commencer par vous présenter les membres du Comité; MM. Vic Althouse, député NPD représentant Humboldt—Lake Centre; Les Benjamin, député NPD, Regina ouest; M<sup>me</sup> Eva Côté, Libéral, Rimouski—Témiscouata; Rolland Dion, député libéral, Portneuf; Jean-Guy Dubois, député libéral, Lotbinière; Jesse Flis, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, député libéral, Parkdale—High Park; Gaston Gourde, Libéral, Lévis; Bert Hargrave, député conservateur, Medicine Hat; M. Bernard Loiselle, Libéral, Verchères; Charles Mayer, député conservateur, Portage—Marquette; M. Bill McKnight, PC, Kindersley—Lloydminster; Jack Murta, PC, Lisgar; Doug Neil, PC, Moose Jaw; M. Claude Tessier, Libéral, Mégantic—Compton—Stanstead; Simon de Jong, NDP, Régina Est; Stan Hovdebo, NDP, Prince Albert. Mon nom est Maurice Dionne. Je suis le président du comité; je suis libéral et je représente Northumberland—Miramichi au Nouveau-Brunswick. Pour ceux qui ne s'en sont pas aperçus, je suis le seul député de l'est de ce Comité.

Je donne la parole à M. Benjamin qui dira quelques mots.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Au nom de mon collègue, M. de Jong, qui est le député de Regina East, nous souhaitons la bienvenue au Comité et à son personnel dans notre belle ville. Nous espérons que vous avez tous pu visiter la ville hier et voir certaines de ses—le Centre Wascana, les pelouses du Parlement, le Muséum d'histoire naturelle, le bâtiment de la Gendarmerie royale, le Musée de la Gendarmerie royale, etc. Si vous faites environ 45 milles vers l'ouest, vous verrez une banlieue de Régina, Moose Jaw. Mon collègue Doug Neil peut vous dire que c'est une autre belle ville.

[Text]

Also, Mr. Chairman, if you notice people walking around the streets or sitting in their yards holding shotguns, that is for the mosquitoes, the big ones. It is not for those who want to do away with the Crow.

The other thing, Mr. Chairman, is that now you have tasted and smelled the Regina water, I would hope the government members of the committee, on their return to Ottawa, would persuade the federal government to change its mind and agree to come in on the construction of a pipeline so we can get some nice, clean, fresh water into Regina and Moose Jaw. We would appreciate the help of all members of the committee on that.

We welcome all of you to the city, and I wish you well in your deliberations.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Benjamin, for that commercial message. Having had an encounter with the Regina mosquitoes, I now understand your personality better.

**Mr. Benjamin:** They are more thin-skinned in Manitoba than they are here.

**The Chairman:** Could I now ask the representatives of the media to please cease and desist from taking any more pictures.

We shall resume consideration of Bill C-155. We are on Clause 2.

If I may just take a minute, I would like to explain to those who may not be familiar with parliamentary procedure that standing committees of the House of Commons are not free-lance operations; we can only function under the basis of the reference we are given from the House of Commons. Our reference is in fact Bill C-155 which deals with the transportation and handling of western grain and the amendment to certain acts in consequence of this one.

The committee can in fact amend legislation or propose amendments to legislation that is sent to it. There are restrictions, however, on the amendments the committee can pose. The committee cannot put forward amendments that will change the intent of the legislation; nor can it put forward amendments that will increase the amount of money provided by the Royal Recommendation to implement the bill.

Beyond those two restrictions, the committee is quite free to propose amendments, and I would be surprised in fact if this committee does not propose some amendments to Bill C-155 when we go back to Ottawa to do the clause-by-clause study of the bill.

I am sure many amendments will be proposed; I do not presume to prejudge the will of the committee, but I am sure we will have a very interesting and lively discussion when we are on clause-by-clause study.

I would now welcome to the committee the National Farmers' Union, represented by Mr. Stuart A. Thiessen, the Executive Secretary.

[Translation]

De plus, monsieur le président, si vous remarquez des gens qui marchent dans les rues ou sont assis dans leurs jardins en tenant des revolvers, c'est contre les moustiques, les gros. Ce ne sont pas des personnes qui sont contre le tarif du Nid-de-Corbeau.

Une autre chose, monsieur le président; maintenant que vous avez goûté et senti l'eau de Régina, j'espère que les membres de la majorité qui font partie de ce Comité, à leur retour à Ottawa, persuaderont le gouvernement fédéral de changer d'avis et de faire commencer la construction d'un pipeline afin que nous puissions avoir de l'eau belle, propre et fraîche à Régina et Moose Jaw. Nous aimerions recevoir l'aide de tous les membres de ce Comité à ce sujet.

Nous vous souhaitons la bienvenue dans la ville et bon succès dans vos délibérations.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin, pour ce message publicitaire. Ayant déjà eu l'occasion d'affronter les moustiques de Régina, je comprends mieux maintenant votre personnalité.

**M. Benjamin:** Les Manitobains ont l'épiderme plus sensible que les gens d'ici.

**Le président:** Je demande maintenant aux représentants des médias de bien vouloir arrêter de prendre des photographies.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155. Nous en sommes à l'article 2.

Je vais prendre une minute pour expliquer à ceux qui ne connaissent peut-être pas bien la procédure parlementaire que les comités permanents de la Chambre des communes ne font pas ce qu'ils veulent; nous ne pouvons travailler qu'en fonction du mandat qui nous est donné par la Chambre des communes. Ce mandat est en fait le projet de loi C-155 qui traite du transport et de la manutention des grains de l'Ouest et des modifications à apporter à certaines lois à la suite de l'adoption de ce projet de loi.

Le Comité peut, en fait, proposer de modifier ce projet de loi ou proposer de modifier les lois qui lui sont envoyées pour étude. Il existe toutefois des restrictions sur les modifications que le Comité peut proposer. Le Comité ne peut proposer des modifications qui chantent le but de la loi ni des modifications qui augmenteraient les crédits prévus pour l'application de cette loi.

En dehors de ces deux restrictions, le Comité est tout à fait libre de proposer des modifications et je serais surpris en fait que ce Comité ne propose pas certaines modifications au projet de loi C-155 lorsque nous retournerons à Ottawa pour étudier le projet de loi article par article.

Je suis sûr que de nombreuses modifications seront proposées; je ne veux pas préjuger de la volonté de ce Comité, mais je suis sûr que nous aurons des discussions intéressantes et animées lorsque nous en serons à l'étude article par article.

Je souhaite maintenant la bienvenue devant ce Comité à la National Farmer's Union, représentée par M. Stuart A. Thiessen, son secrétaire exécutif.



**[Texte]**

Mr. Thiessen, would you take your place at the centre of the witness table in front of me. If you have some associates you would like to accompany you, they are free to come as well.

That brings me to another point. Under the rules of the House of Commons, in committee rooms, as in the House, demonstrations are not permitted. I would ask that those in the audience respect that rule so that we can do our work in an orderly fashion. That means demonstrations of handclapping as well. I ask your co-operation in that regard.

Mr. Thiessen, if you have an opening statement to make, sir, I would ask you to first introduce your colleagues and then to proceed with your opening statement.

Mr. Thiessen, please.

**Mr. Stuart A. Thiessen (Executive Secretary, National Farmers' Union of Canada):** Thank you, Mr. Chairman. Good morning to members of the committee and welcome to Saskatchewan.

I should explain that I have merely been the contact person for Mrs. Sirpaul as Clerk of the Committee. I am the Executive Secretary of the National Farmers' Union, but our delegation is headed by our President, Mr. Wayne Easter. With him is our Women's President, Mrs. Darlene Harrison, and our National Vice-President, Mr. Ed Motowilo.

The opening statement to the committee will be made by our President, Mr. Easter.

**Mr. Wayne Easter (President, National Farmers' Union of Canada):** Thank you, Stuart.

Mr. Chairman, at the outset I would like to explain how we intend to deal with our brief. You have been mailed copies and, as you realize, it is of considerable length. We will not read the brief in its entirety, but I propose to read the introduction section and the section that deals specifically with the clauses of Bill C-155, very briefly review the other topics in that submission and then go through a summary of the submission itself, with which you have been presented.

Before beginning the submission, there are some concerns that I think it is fair for us to express to the committee, which have been raised by our membership with regard to the procedure and process of the hearings.

• 0920

We have had many of our membership complain to us that they were having extreme difficulty getting through to the committee with a request to make a presentation. We have others who have indicated to us that they had gotten through to the committee, made a request for a presentation but have never been replied to, so they do not understand their status on whether they are able to make presentation or not.

The other concern that has been raised throughout the country is the time of year in which the hearings were held and

**[Traduction]**

Monsieur Thiessen, veuillez vous asseoir au centre de la table des témoins qui est devant moi. Si vous désirez que certaines personnes vous accompagnent, ces personnes sont libres de le faire.

Ceci me rappelle autre chose. En vertu des règles de la Chambre des communes, des démonstrations ne sont pas permises ni dans les salles des comités tout comme dans la Chambre proprement dite. Je demande aux assistants d'appliquer cette règle afin que nous puissions travailler dans l'ordre. Il n'est également pas permis d'applaudir. Je vous demande de coopérer à cet égard.

Monsieur Thiessen, si vous avez une déclaration préalable à faire, monsieur, je vous demande de bien vouloir d'abord présenter vos collègues puis de la faire.

Monsieur Thiessen, s'il vous plaît.

**M. Stuart A. Thiessen (secrétaire exécutif, National Farmer's Union of Canada):** Merci, monsieur le président. Bonjour et bienvenue en Saskatchewan aux membres du Comité.

Je dois expliquer que je suis également la personne avec laquelle M<sup>me</sup> Sirpaul, greffier du Comité, a communiqué. Je suis le secrétaire exécutif de la National Farmer's Union mais notre délégation est dirigée par notre président, M. Wayne Easter. Il est accompagné de la présidente de la section des femmes, M<sup>me</sup> Darlene Henderson et de notre vice-président national, M. Ed Motowilo.

Notre délégation préalable à ce Comité sera faite par notre président, M. Easter.

**M. Wayne Easter (président, National Farmer's Union of Canada):** Merci, Stuart.

Monsieur le président, pour commencer, je désire expliquer comment nous avons l'intention de parler de notre mémoire. Nous vous en avons envoyé des exemplaires et, comme vous pouvez le voir, il est d'une longueur considérable. Nous n'allons pas le lire entièrement mais je me propose de lire l'introduction et la section qui traite spécialement des dispositions du projet de loi C-155, de passer très brièvement en revue les autres sujets du mémoire puis de passer à son résumé proprement dit, qui vous a déjà été présenté.

Avant de commencer à lire le mémoire, je pense que nous devons exprimer à ce Comité certaines remarques qui ont été faites par nos membres en ce qui concerne la procédure et le processus des audiences.

De nombreux membres se sont plaints qu'ils avaient beaucoup de difficulté à faire part de leur demande de présentation au Comité. D'autres membres nous ont signalé qu'ils ont réussi à déposer leur demande auprès du Comité, mais ils n'ont pas reçu de réponse et, par conséquent, ils ne savent pas s'ils ont l'autorisation de faire une présentation.

Une autre préoccupation qui a été suscitée dans l'ensemble du pays concerne le moment où ont eu lieu les audiences et les

## [Text]

the time limitation that was put on getting together a presentation, the deadline process and so on.

I think one of the concerns we have is that we hope that this committee does not get involved in the same kind of process, which we will deal with somewhat in our brief, as the Minister of Transport has himself involved in in getting the bill this far. I will elaborate on that a little later as we go through the brief.

With that, Mr. Chairman, I turn to the brief, the National Farmers' Union submission to the House of Commons Standing Committee on Transport on the subject of Bill C-155, the Western Grain Transportation Act.

**Introduction.** We requested the opportunity to appear before this committee because of the importance of the subject under study. It is a gross oversimplification to suppose that Bill C-155 is directed only toward changes affecting the transportation of grain in western Canada, as its title implies.

This proposed legislation represents an historical watershed for the massive re-organization and re-allocation of economic and human resources in this country. As a consequence of it, there will be a few very large and identifiable winners whose gains will be realized at the inequitable expense of thousands of farm families of the present and future generations, and hundreds of rural communities.

There are undoubtedly some who will appear before this committee to acclaim as progressive the far-reaching licence for technological, economic and social upheaval inherent in this bill. We submit that technological, economic and social change designed to financially enrich a few major stakeholders, while impoverishing thousands, represents a swindle of gigantic proportions.

It is scandalous that the federal government, in proposing this legislation, has devoted minimal consideration to the historic merits of Crow retention. In so doing, it has ignored the competitive realities of the grain economy in western Canada and the world in general. It has ignored the handicap of distance to ports and tidewater confronting Prairie grain producers, who through implementation of this bill will face the increasing rate demands of the railways.

Indeed, the government has ignored the primary historic function of the railways in their role of providing an essential monopoly service as primarily being instruments of regional development, rather than profit-motivated corporations.

What essentially confronts the grain economy is assuming the burden of adjustment in being traded off for an upgraded and rationalized rail system for the increasing transportation of commodities other than grain.

No economic and social impact projections permitting the public input of those most affected were ever undertaken. The

## [Translation]

contraintes de temps qui ont été imposées en ce qui concerne la préparation des documents, les délais et autres.

Comme nous le mentionnons dans notre mémoire, nous espérons que le Comité ne procédera pas de la même façon que le ministre des Transports en ce qui concerne l'adoption du projet de loi. Je donnerai des précisions à ce sujet un peu plus tard au cours de la présentation du mémoire.

Ceci dit, monsieur le président, je passe au mémoire du Syndicat national des cultivateurs présenté au Comité permanent des transports de la Chambre des communes au sujet du projet de loi C-155 concernant le transport du grain de l'Ouest.

**Introduction.** Nous avons demandé la permission de nous présenter devant le Comité en raison de l'importance du sujet qui fait l'objet de l'étude. On simplifie outre mesure lorsqu'on suppose que le projet de loi C-155 prescrit uniquement des modifications du transport du grain dans l'Ouest canadien, comme le sous-entend son titre.

Cette proposition de loi constitue un élément décisif d'importance historique en vue de la réorganisation générale et de l'établissement d'une nouvelle répartition des ressources économiques et humaines dans notre pays. Si le projet de loi est adopté, il y aura quelques grands vainqueurs évidents qui seront favorisés au détriment de milliers de familles d'agriculteurs des générations actuelles et futures et de centaines de localités rurales.

Certaines personnes se présenteront sans doute devant le Comité pour dire que les possibilités de percées technologiques, économiques et sociales de grande envergure inhérentes au projet de loi constituent des progrès. Selon nous, les modifications techniques, économiques et sociales qui permettent à quelques principaux actionnaires de s'enrichir au détriment de milliers de personnes constituent une énorme escroquerie.

Il est scandaleux que le gouvernement fédéral ait accordé une attention minimale aux mérites historiques des restrictions du Nid-de-Corbeau dans sa proposition de loi. Par le fait même, il n'a pas tenu compte des facteurs réels de concurrence dans le marché des grains de l'Ouest canadien et dans le monde en général. Il n'a pas tenu compte des facteurs de distance entre les ports et les producteurs de grain des Prairies qui, si le projet de loi est adopté, seront assujettis à l'augmentation des tarifs des sociétés ferroviaires.

En effet, le gouvernement n'a pas tenu compte du fait que dans leur rôle historique primaire, qui consiste essentiellement en un monopole, les sociétés ferroviaires devraient constituer principalement des instruments destinés à l'expansion régionale plutôt que d'être considérées comme des sociétés à but lucratif.

L'économie de l'exploitation des grains est essentiellement menacée par le fait qu'on prévoit effectuer des modifications en vue d'améliorer et de rationaliser le système ferroviaire de manière à ce qu'il puisse assurer le transport d'un plus grand nombre de produits autres que le grain.

On n'a prévu aucun des effets socio-économiques ni tenu compte de l'opinion de ceux qui ont été les plus touchés. Les



## [Texte]

results of so-called studies, conducted behind closed doors for the benefit of government propaganda, have often promoted selective, misleading, contradictory and biased data.

Government propaganda has been generously propped up by statistics on beneficial investment and potential job creation of Crow change, as provided by the railway companies. This data in turn has been exploited to appeal for support for Crow change in all regions of Canada on the basis of short-term regional self-interest, without providing all the facts. The railway companies, with government ambivalence, have been much less generous in providing details of their own projected revenues from movement of other commodities which will be made possible through increased rail capacity.

The so-called Gilson consultations, conducted under government auspices behind closed doors with leaders of various prairie farm organizations, were designed to co-opt a form of consensus on predetermined government objectives in order to legitimize a made-in-western-Canada label on Crow change. The merits of retaining Crow rates and exploring other means of upgrading the transportation system were not included in the terms of reference of the Gilson exercise.

The strategy for consensus having failed, the federal Minister of Transport has dithered on details and flip-flopped on methods of payment of the Crow benefit, and now prescribes a recipe for an economic omelette in the form of Bill C-155, nonetheless containing sufficient identifiable ingredients to convey recognition of the lethal nature of this ill-devised concoction to the agricultural base in western Canada.

The NFU was organized in 1969 by its founding members in an attempt to foster the spirit of national unity in this country. Bill C-155 has already succeeded, before its passage, in creating deep divisions not only between regions but within regions of Canada. The ribbon of steel originally envisioned by the Fathers of Confederation as a means of binding this country together has now been transformed into an instrument of alienation.

In this submission it is our intention to examine, in addition to the bill itself, a number of topic areas subject to the impact of Bill C-155. We do so in the belief that it is important for this committee to recognize the magnitude of implications flowing from this bill and the responsibility this committee shoulders in preparing recommendations on the future of this bill.

In addition to the specific items on which we are commenting, our organization, as a member body of the Crow Coalition Steering Committee, also supports that organization's submission, which addresses itself to the issues of subsidy.

## [Traduction]

résultats des soi-disantes études qui ont été amorcées sans aucune consultation et qui ont favorisé la propagande gouvernementale n'offraient, dans de nombreux cas, que des données sélectives, erronées, contradictoires et faussées.

Cette propagande a été appuyée, dans une grande mesure, par des statistiques fournies par les sociétés ferroviaires, selon lesquelles les modifications de la Loi du Nid-de-Corbeau entraîneraient des investissements favorables et des possibilités de création d'emplois. En outre, ces statistiques ont servi à appuyer les modifications proposées dans toutes les régions du Canada en invoquant les intérêts régionaux à court terme, sans toutefois fournir tous les détails. En raison de cette ambivalence du gouvernement, les sociétés ferroviaires n'ont fourni que des renseignements très limités au sujet des augmentations de revenus prévues dans d'autres secteurs grâce à l'augmentation de la capacité de transport.

Les soi-disantes consultations de Gilson avec les représentants des diverses organisations d'agriculteurs de l'Ouest qui ont été effectuées en huis clos sous les auspices du gouvernement, étaient destinées à établir une forme de consensus concernant les objectifs établis au préalable par le gouvernement en vue de rendre légitimes les modifications du Nid-de-Corbeau en raison des besoins de l'Ouest canadien. Au cours de l'étude Gilson, on n'a pas analysé les possibilités de conserver les tarifs du Nid-de-Corbeau et on n'a pas évalué les autres moyens d'améliorer le système de transport.

Puisqu'aucun consensus n'a été établi, l'intention d'examiner, outre le projet de loi lui-même, un certain nombre de domaines qui subiront l'impact du projet de loi C-155. Nous croyons qu'il est important que le Comité reconnaisse la portée des impacts du projet de loi, et qu'il se rende compte des responsabilités qui lui incombent en ce qui concerne l'élaboration de recommandations sur l'avenir de ce projet de loi.

En outre, notre organisation, à titre de membre du comité directeur de la coalition de la Passe du Nid-de-Corbeau appuie la présentation de cette organisation qui tient compte de la question des subventions.

Le projet de loi C-155 risque de détruire l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau. Le projet C-155 est le fruit de nombreuses années de pression ministre des Transports a tourné en rond sur des détails et les méthodes de paiement, et propose maintenant une solution économique complexe grâce au projet de loi C-155 qui, toutefois, laisse paraître suffisamment d'informations pour se rendre compte des répercussions néfastes sur le secteur agricole dans l'Ouest canadien.

Le Syndicat national des cultivateurs a été fondé en 1969 afin de tenter de créer un esprit d'unité nationale au pays. Même avant d'être adopté, le projet de loi C-155 a déjà réussi à diviser non seulement les régions, mais également les membres de ces régions. Le chemin de fer qui devait unir le pays, d'après les Pères de la Confédération, est devenu un instrument d'alinéatoir.

*[Text]*

Dealing with Bill C-155, a bill to kill the Crow. Bill C-155 represents the culmination of years of lobbying efforts by various and numerous vested interest groups in Canada to deregulate the railways from the provisions of the statutory grain rates and, in so doing, assist in re-ordering the structure of the grain economy. Through the devaluation of grain at the farm gate, the further transfer of farm income into the treasuries of the industrial and transportation sectors would be facilitated, and a cap placed on federal expenditures for transportation.

This objective is quite in line with the general economic development priorities established by the Cabinet Committee on Economic Development, of which Transport Canada is a part. These priorities, accepted in the development of its 1981-1982 estimates are, and I quote:

... continued expenditure restraint; balanced regional growth based on existing resources and advantages; emphasis on productive investment rather than subsidies; accomplishment of federal objectives by exerting leverage upon private sector and non-federal government expenditures; industrial adjustment in central Canada and industrial development in the west.

Bill C-155 reflects that general philosophy.

Bill C-155 is a package whereby this future right to taxation of grain producers in perpetuity is delivered to railway companies. While, presentationally, it is government gift-wrapped to appear as concessional to farmers through its Crow Benefit and full of re-assurance of regulation and obligations imposed upon the railway companies to behave in a proper corporate manner, Bill C-155 is the Trojan horse of the western farm economy. Farmers will receive only countless future problems and a dead Crow. The real goodies are for the railways and the industrial sector.

• 0930

Part I of the bill—administrative measures to facilitate the transportation, shipping and handling of grain: In Clause 3, the minister appoints 18 members, broadly representative of the grain industry, to a 21-member Senior Grain Transportation Committee, which will also include the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Chief Commissioner of the Canadian Grain Commission, and the administrator. The purpose of this committee, as spelled out in Clause 12, is primarily advisory to the minister and the administrator, who are not obligated to accept or follow any advice offered by this committee.

The Grain Transportation Agency Administrator, appointed in Clause 13 by the Governor in Council, is on the other hand vested with extremely broad discretionary powers, through Clause 17.(1), over the entire jurisdiction of matters related to the transportation, shipping, and handling of grain. He, for all intents, holds the power of veto over any recommendations or

*[Translation]*

Au cours de notre présentation, nous avons exercées par divers groupes d'intérêt du Canada afin de libérer les sociétés ferroviaires des obligations qui leur sont imposées au titre des dispositions sur les tarifs du transport du grain et, par conséquent, pour restructurer tout le commerce du grain. La dévaluation du grain à la sortie de la ferme permettrait également de faciliter le transfert supplémentaire des fonds des agriculteurs dans les secteurs de l'industrie et des transports et de limiter les fonds fédéraux destinés au transport.

Cet objectif est conforme aux priorités générales d'expansion économique établies par le comité ministériel sur l'expansion économique, dont fait partie Transports Canada. Ces priorités établies au cours des estimations de 1981-1982, sont, et je cite:

... restreindre les dépenses; préconiser l'expansion régionale équilibrée en se fondant sur les ressources et les avantages actuels; accorder une attention particulière à l'investissement au lieu des subventions; atteindre les objectifs du gouvernement fédéral en restreignant les subventions du gouvernement octroyées au secteur privé ou non gouvernemental; préconiser le redressement de l'industrie dans le centre du Canada et l'expansion industrielle dans l'Ouest.

Le projet de loi C-155 reflète ces objectifs d'ordre général.

En vertu du projet de loi C-155, les sociétés ferroviaires sont investies du pouvoir de taxer à perpétuité les producteurs de grain. Rien que par sa formulation, le projet de loi semble mettre en évidence la bonne volonté du gouvernement envers les agriculteurs grâce aux avantages octroyés au titre de l'accord du Nid-de-Corbeau, de la garantie entière de réglementation et des obligations imposées aux sociétés ferroviaires; en réalité, le projet de loi C-155 constitue le cheval de Troie de l'économie agricole de l'Ouest. Les problèmes des agriculteurs ne cesseront de se multiplier à l'avenir et les ententes du Nid-de-Corbeau seront nulles. Toutes ces bonnes choses sont pour les compagnies de chemin de fer et le secteur industriel.

La partie I du projet de loi—les mesures administratives pour faciliter le transport, l'expédition et la manutention des grains: dans l'article 3, le Ministre nomme 18 membres qui représentent grossièrement l'industrie céréalière, au sein d'un comité qui doit également comprendre le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains et l'administrateur. L'objectif de ce comité, tel que l'énonce l'article 12, est d'abord de conseiller le ministre et l'administrateur, qui ne sont pas obligés de suivre les conseils offerts par ce comité.

L'administrateur de l'Office du transport du grain, nommé en vertu de l'article 13 par le gouverneur en conseil, est l'autre instance qui dispose de pouvoirs discrétionnaires extrêmement larges en vertu de l'article 17.(1), sur toutes les matières reliées au transport, à l'expédition et à la manutention du grain. C'est lui qui, à toutes fins utiles, dispose du droit de veto



*[Texte]*

advice forthcoming from the Senior Grain Transportation Committee.

Of particular concern to grain producers who support the concept of orderly marketing are connotations of overriding authority held by the administrator, such as over the functional operations of the Canadian Grain Commission in the allocation of producer cars, spelled out in Clause 17.(1)(d), or over the Canadian Wheat Board in the operation of its quota regulations or block shipping allocations of grain cars, spelled out in Clause 17.(1)(e).

There is, in Clause 18, additional concern for farmers over possible interference by the administrator and the minister with Wheat Board operations. Can the Wheat Board or private grain trade, for competitive reasons, realistically be expected to reveal all of their commercial plans, negotiations, prospective sales, etc. to the administrator and other world traders months in advance of a new crop year in order to accommodate the planning of railway companies for the future allocation of grain cars and the establishment of performance objectives in the movement of grain?

We submit they cannot. As a consequence, conservative forecasts of future grain car needs will be projected that will in reality produce no real commitment from the railways for additional performance if later required.

The transitional volume spelled out for 1983-1984 is, for example, stated in Clause 70.(1)(c) to be 31.3 million tonnes, a figure that can hardly be considered as reflecting much aggressiveness in marketing or much of a challenge to the railway companies. This kind of minimal approach to forecasting grain car needs creates skepticism about the real effectiveness of sanctions proposed for railway companies. Why, we ask, would the railway companies refuse or be reluctant to haul grain under the kind of deal Bill C-155 is offering them? To what commodities will they be extending a higher priority for future movement than grain?

The apparent answer may lie in those commodities in which they themselves, the railway companies, hold a vested interest. In the case of Canadian Pacific this would, through subsidiaries, include fertilizer, coal, forest products, petrochemicals, minerals, and numerous related commodities. The projected bulk movement of some of these goods to 1990 has been forecast in the following table. The table there, rail commodity traffic in western Canada, spells that out.

You will note by looking at the table that on the projected increase in commodity movement of grain, fertilizer materials, coal, forest products and other commodities between 1978 and 1990, grain is increasing proportionately less than those other commodities that the railway companies have a vested interest

*[Traduction]*

sur toutes les recommandations ou conseils donnés par le comité supérieur du transport du grain.

Les producteurs de grain qui sont en faveur du principe d'une mise en marché rigoureuse sont particulièrement préoccupés par le pouvoir exorbitant que détient l'administrateur, tel que celui d'influer sur les opérations courantes de la Commission canadienne des grains dans la location des wagons aux producteurs, comme cela est prévu à l'article 17.(1)(d), ou le pouvoir de passer outre aux décisions de la Commission canadienne du blé dans l'application des règlements sur les contingentements ou dans l'affectation des wagons pour le transport des grains, tel que le précise l'article 17.(1)(e).

L'article 18, par ailleurs, est une source supplémentaire de préoccupation pour les cultivateurs qui y voient un risque d'interférence de la part de l'administrateur et du ministre dans les opérations de la Commission du blé. Peut-on s'attendre à ce que la Commission du blé ou un organisme privé qui s'occupe des grains, pour des raisons de concurrence, révèle tous ses plans de mise en marché, de négociations, toutes ses prévisions de ventes, etc. à l'administrateur et aux autres commerçants mondiaux des mois à l'avance pour la campagne agricole suivante afin de faciliter la planification pour les compagnies ferroviaires dans l'affectation future des wagons prévues pour le transport des grains et l'établissement des objectifs de rendement dans les mouvements du grain?

D'après nous, cela est impossible. Par conséquent, on fera des prévisions très prudentes des besoins en wagons pour le transport du grain, qui, en réalité, n'engageront nullement les compagnies de chemins de fer à donner un rendement supplémentaire, au besoin, par la suite.

Le volume de grain à transporter prévu pour 1983-1984 est, par exemple, établi à l'article 70.(1)(c) à 31,3 millions de tonnes, chiffre qui est loin de refléter une campagne de mise en marché active ou de représenter un défi pour les compagnies ferroviaires. Ce genre d'approche minimaliste dans la prévision des besoins en wagons pour le transport des grains soulève quelques scepticismes au sujet de l'efficacité réelle des sanctions prévues pour les compagnies de chemin de fer. Pourquoi, demandons-nous, les compagnies de chemin de fer refuseraient-elles ou éviteraient-elles de transporter des céréales étant donné le genre de conditions prévues par le projet de loi C-155? A quel autre produit étendraient-elles la priorité de transport à l'avenir?

Il semble que l'on puisse répondre que ce sera les produits dans lesquels elles, les compagnies de chemin de fer, ont des intérêts. Il s'agit donc, dans le cas du Canadien Pacifique, par l'intermédiaire de filiales, de fertilisants, de charbon, de produits forestiers, de produits pétrochimiques, de minéraux et de nombreux produits connexes. Le transport en vrac prévu pour certains de ces produits jusqu'en 1990 est donné dans le tableau suivant. Le tableau ici, transport des produits par rail dans l'ouest du Canada, donne tous les chiffres.

Vous noterez, dans le tableau, que dans les augmentations prévues au chapitre des grains, des fertilisants, du charbon, des produits forestiers et autres produits entre 1978 et 1990, le transport des grains augmente proportionnellement moins vite que celui des autres produits dans lesquels les compagnies

*[Text]*

in. It may be pointed out that this integrated self-interest of railways in the movement of goods is precisely why grain movement forecasts and sanctions for non-performance are needed.

To the contrary, we submit that the priority of public service of railway companies who possess monopoly and oligopoly positions in the movement of bulk commodities, must be for those commodities in which they hold no vested interest.

The so-called forecasting for grain car needs will better serve the railway companies than the grain trade. The grain movement forecasts, because they may not be accurate or realistic for numerous reasons, provide a convenient loophole for commitment by the railroads to only a minimum level of service.

The sweeping powers for arbitrary decision-making by the administrator are evident in Clause 20. While he:

... shall refer to the Committee for its consideration and advice any policy or operational change related to any matter set out in paragraph 12(a) ... that would, if implemented, in his opinion have a significant effect on the grain transportation, shipping and handling system.

It is entirely judgmental on his part to actually do so.

The future of performance guarantees after 1985-1986 are purely discretionary upon the Governor in Council. In other words, responsibility for disciplining the railways becomes strictly a political decision under Clause 21, the procedure for which is spelled out in Clauses 22 to 28, including the limiting of parliamentary debate on regulations through closure in Clause 25.

The required annual statement of investment plans for the railway companies for the movement of grain as outlined in Clause 29 is little more than window-dressing. The labelling of confidential any information the railway companies regard as confidential in this regard surely overemphasizes the competitive mystique of this whole exercise.

Clause 30 allows the Governor in Council further political interference into the car allocation process of the Wheat Board, Grain Commission or the agency itself, but does not include for investigation of the private grain trade. If the Canadian Grain Commission is able to allocate 100 producer cars per week but receives application for 200, will the 100 aggrieved applicants be able to file for an investigation? We presume so.

clause 33 establishes the minister as the legal custodian of grain cars, which will in turn be administered and controlled by the administrator. This presumably would preclude the right of the Wheat Board to lease railway cars, as it recently did, to move low-grade grain from northern areas prior to the end of the 1982-1983 crop year.

*[Translation]*

ferroviaires ont des intérêts. On pourrait souligner que cet égocentrisme des compagnies ferroviaires dans le transport des marchandises est précisément la raison pour laquelle il est nécessaire d'avoir des prévisions pour le transport des grains et des sanctions en cas de non-rendement.

Nous soutenons, au contraire, que la priorité d'un service public comme les compagnies de chemin de fer, qui détiennent des positions de monopole et d'oligopole dans le transport des produits en vrac, devrait aller aux produits dans lesquels les compagnies en question n'ont aucun intérêt.

Les prétendues prévisions pour les besoins en wagons pour le transport des grains favorisent en effet davantage les compagnies ferroviaires que les producteurs de grain. Ces prévisions, parce qu'elles ne peuvent être exactes ou réalistes pour un certain nombre de raisons, constituent un bon échappatoire pour les compagnies de chemin de fer, qui peuvent ainsi offrir un minimum de service.

Les pouvoirs considérables dont disposent l'administrateur pour prendre des décisions arbitraires ressortent avec évidence dans l'article 20. En effet, il peut:

... renvoyer au Comité, pour examen et avis, toute modification d'orientation afférente aux questions visées à l'alinéa 12a) ... et qui, le cas échéant, aurait des effets sur le système de transport, d'expédition et de manutention du grain.

Il relève entièrement de son jugement de procéder ainsi.

L'avenir des garanties de rendement après 1985-1986 relève entièrement de la discrétion du gouverneur en conseil. En d'autres mots, la responsabilité de discipliner les compagnies de chemin de fer devient strictement une décision politique en vertu de l'article 21, dont la procédure est décrite aux articles 22 à 28, y compris la limite du débat parlementaire à l'article 25.

La déclaration annuelle des projets d'investissement que doivent faire les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain tel que le prévoit l'article 29 n'est guère plus qu'une composition d'étalage. Le fait de déclarer confidentielle toute information que les compagnies de chemin de fer considèrent confidentielle à cet égard ne fait que renforcer certainement la mystique concurrentielle de tout cet exercice.

L'article 30 permet au gouverneur en conseil de faire davantage d'interférences politiques dans le processus d'affectation des wagons qui relève de la Commission du blé, de la Commission des grains ou de l'Office lui-même, mais ne comprend aucun examen du secteur privé des grains. Si la Commission canadienne des grains est en mesure d'affecter 100 wagons par producteur par semaine, mais reçoit une demande pour 200, est-ce que les 100 demandeurs lésés pourront demander qu'il y ait enquête? Nous le supposons.

En vertu de l'article 33, le ministre est le dépositaire juridique des wagons pour le transport du grain, qui sont d'autre part administrés et contrôlés par l'administrateur. Cela enlève présumément le droit de la Commission du blé de louer des wagons de chemin de fer, comme elle le faisait récemment, pour transporter des grains de qualité inférieure des régions du Nord avant la fin de la campagne agricole 1982-1983.



## [Texte]

In conclusion, we recommend that Part 1 of Bill C-155 be deleted in its entirety.

Part II—rates: The entire Part II of Bill C-155, prescribing the formula for determining rates, the payment of the Crow benefit, the annual rate scale, costing review, annual estimation of variable costs, tariff of rates, and the respective sections relation thereto are totally incompatible with the concept of maintaining for farmers the Crow rate as it is presently constituted in statute.

We recognize Part II for what it truly is: a legislated formula for guaranteeing the railway companies, in perpetuity, a built-in profit for the movement of grain, the cost of which is to increasingly be borne by grain producers. What else can be said about Clause 44.(3) for example, which featherbeds the CP rate from Calgary to Vancouver by bonusing it 123.7 miles in the rate structure?

• 0940

The formulation has been so designed as to provide a gradual transition in cost increases to the farmer, which will supposedly cause minimal impact up to 1985-1986, the year of review.

The easing in of a slowly rising cost increase to producers in the early years of implementation is not unlike a pregnancy—the nature of the condition may escape immediate observation. Bill C-155 is like a nine-year pregnancy. Its early impact may not be too evident by 1985-1986, but after 1990 farmers will have a much better idea of the monster that has been created for them, no matter what kind of child support the government is offering.

**The Chairman:** Order, order. I advised at the beginning of the hearings that demonstrations are not permitted in the room. I remind you of that one more time.

**Mr. Easter:** Included in the rate section is the formulation for the establishment of variable rates which will in time rapidly accelerate the centralization of grain handling facilities and abandonment of branch rail lines, including, we predict, some rail lines that now are in the basic network and presumably protected to the year 2000. The restricted and limited application of variable rates until 1986-1987 crop year, Clause 45, fits in well with the above example.

We recommend that Part II be deleted from Bill C-155 and that the present Crow rate remain in statute. We additionally recommend that in considering the need for upgrading the western grain transportation system, the government divorce in its consideration the unquestioned need for such upgrading from the presumed ability of grain producers to pay higher rates as proposed in Bill C-155. The need for railway upgrading and how it is to be financed and achieved must be pursued in other directions than those proposed in this bill.

## [Traduction]

En conclusion, nous recommandons que la partie I du projet de loi C-155 soit supprimée entièrement.

La partie II—les taux: Toute la partie II du projet de loi C-155, qui prescrit la formule de détermination des taux, le paiement de la subvention du Nid de Corbeau, le barème annuel, l'examen des coûts, l'estimation annuelle des coûts variables, les tarifs, et les différents articles afférents sont entièrement incompatibles avec le principe du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau pour les agriculteurs de façon dont est actuellement rédigée la loi.

Nous prenons la partie II pour ce qu'elle est vraiment: une formule juridique pour garantir à perpétuité aux compagnies de chemin de fer un profit automatique pour les mouvements du grain, dont les coûts seront de plus en plus supportés par les producteurs de grain. Que peut-on dire d'autre de l'article 44.(3), par exemple, qui établit le tarif du CP de Calgary à Vancouver en donnant une prime de 123,7 milles dans la structure des tarifs?

La formulation a été conçue de manière à permettre une transition graduelle des augmentations des coûts pour les agriculteurs, ce qui provoquera un impact minime, selon les suppositions, jusqu'en 1985-1986, l'année de la révision.

L'introduction graduelle d'une augmentation par étapes lentes pour les producteurs au cours des premières années de mise en application est semblable à une grossesse, la nature de la condition peut échapper à l'observation immédiate. Le projet de loi C-155 est semblable à une grossesse de neuf ans. Au début, son impact peut ne pas être trop évident vers 1985-1986, mais après 1990, les agriculteurs auront une bien meilleure idée du monstre qui a été créé pour eux, indépendamment du genre d'allocations familiales que le gouvernement offre.

**Le président:** À l'ordre, à l'ordre! J'ai dit au début des audiences que les démonstrations ne seront pas permises dans la salle. Je vous le rappelle une fois de plus.

**M. Easter:** Dans la partie des tarifs est comprise la formulation pour l'établissement des tarifs variables qui, le moment venu, accéléreront la centralisation des installations du traitement du grain et l'abandon des lignes secondaires de chemins de fer, y compris, nous le prédisons, certaines lignes qui font maintenant partie du réseau de base et qui sont censées être protégées jusqu'à l'an 2000. L'application restreinte des tarifs variables jusqu'à la campagne agricole de 1986-1987, article 45, correspond bien à l'exemple donné ci-dessus.

Nous recommandons que la deuxième partie soit éliminée du projet de loi C-155 et que l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau demeure dans le statut. Nous recommandons en outre que, dans son étude du besoin d'améliorer le réseau de transport des grains de l'Ouest, le gouvernement, dans son étude du besoin incontesté d'une telle amélioration, abandonne l'idée selon laquelle les producteurs de grains sont en mesure de payer des tarifs plus élevés, comme cela est envisagé dans le projet de loi C-155. Le besoin d'améliorer les chemins de fer et le mode de

## [Text]

Part III—government payments: In the light of our previous recommendations, it follows that Part III also should be deleted. The Crow benefit payment, it is proposed, is currently to be made directly to the railway companies. In addition, farmers will increasingly assume annual rate increases.

The minister has proposed a grain freight cost safety net of 10% related to a basket price of grain. This is a ludicrous proposal for any farmer to accept, as it would completely distort the economics of grain production as between low-yield and high-yield years, low-value low-yield grains, and higher-value high-grade grains. We totally reject the concept because it is unrealistic and punitive.

Parts IV and V—review and regulation: The 1985-1986 review outlined in the bill was in our view primarily intended to ease the anxiety of those who felt discomfort over the direction in which this process was leading them. We submit that with the acceptance of our previous recommendations, Parts IV and V of this bill are rendered redundant.

Part VI—consequential and related provisions: Relative to Clause 62, we support the release of the coal lands from the Crow's Nest Pass Agreement, and additionally recommend that the minerals so released be developed and the proceeds thereof serve the national interest.

Federal estimates place the coal reserves contained in the 50,000 acres in question at 7.8 billion tonnes, valued possibly as high as \$300 billion at the mine. We submit that a portion of the proceeds of this development might beneficially be utilized in acquiring the full ownership of the Canadian Pacific Railway and integrating it with the Canadian National Railway. Following earlier rationalization of the two systems, they might be operated as a public utility for the general advantage of Canada.

Clauses 63 to 69 inclusive should be deleted.

Part VII—transitional: We recommend that Part VII be deleted as well.

Schedule I: We recommend that all field crop varieties and processed products thereof currently benefiting from the Crow rate remain, and that other field crops and processed products thereof be brought under the provisions of the statutory rate for export shipment. In so recommending, we submit that valid arguments can be advanced for eventual removal of all rail freight rates for field crops and processed products thereof moving into export.

The next section I will not read, but I will very briefly review it to refresh your memory on what we are dealing with in that section.

## [Translation]

financement et de réalisation doivent être étudiés sous d'autres aspects que ceux qui sont envisagés dans ce projet de loi.

Partie III—Versement de l'État: À la lumière de nos recommandations précédentes, il s'ensuit que la partie III devrait également être éliminée. Les versements des subventions du Nid-de-Corbeau, selon la proposition, doivent être faits directement aux sociétés de chemins de fer. En outre, les agriculteurs épongeront de façon graduelle les augmentations annuelles de tarifs.

Le ministre a proposé une marge de sécurité de 10 p. 100 pour les coûts du transport du grain par rapport au prix forfaitaire des grains. C'est une proposition ridicule qu'aucun agriculteur ne peut accepter, puisqu'elle provoquerait la distorsion totale de l'économie de la production des grains, entre les années à faible rendement et celles à rendement élevé, entre les grains à faible valeur et à faible rendement, et les grains à valeur supérieure et à rendement élevé. Nous rejetons totalement la notion parce qu'elle est irréaliste et répressive.

Parties IV et V—Examen et règlements: L'examen de 1985-1986, indiqué dans le projet de loi, était surtout destiné, selon nous, à calmer l'anxiété de ceux qui se sentaient mal à l'aise concernant la direction dans laquelle ce processus les conduisait. Nous proposons qu'avec l'acceptation de nos recommandations précédentes, les parties IV et V de ce projet de loi soient déclarées superflues.

Partie VI—Dispositions corrélatives: Concernant l'article 62, nous appuyons la cession des terres houillères par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et nous recommandons en outre que les minerais extraits soient traités et que les produits servent par conséquent aux intérêts nationaux.

Selon les estimations fédérales, les réserves houillères des 50,000 acres en question s'élèvent à 7.8 milliards de tonnes, pour une valeur éventuelle de 300 milliards de dollars à la mine. Nous proposons qu'une partie des produits serve à acquérir toutes les actions de la Société des chemins de fer Canadien Pacifique pour l'intégrer au Canadien National. Après une première rationalisation des deux réseaux, ceux-ci pourraient être utilisés comme services publics dans l'intérêt général du Canada.

Les articles 63 à 69 inclusivement devraient être supprimés.

Partie VII—Dispositions transitoires: Nous recommandons que la partie VII soit supprimée également.

Annexe I: Nous recommandons que toutes les variétés de culture et les produits traités qui bénéficient actuellement du tarif du Nid-de-Corbeau demeurent et que les autres cultures et les autres produits traités soient considérés au titre des dispositions du tarif statutaire pour l'exportation. Dans nos recommandations, nous recommandons que des raisons valables soient énoncées pour l'élimination éventuelle de tous les tarifs ferroviaires pour le transport des récoltes et des produits traités destinés à l'exportation.

Je ne lirai pas la partie suivante, mais je vais la résumer très brièvement pour vous rafraîchir la mémoire sur les questions que nous abordons dans cette partie.



## [Texte]

The section is entitled Branch Line Abandonments, Competition and the Crow. Basically, what we are saying in that section is that there is presently branch line abandonment taking place to a considerable extent. If you will note, we also indicate that the Duff commission made some recommendations for the railway companies in 1931 to remove duplication and extravagance of rail lines. That recommendation was made by the Duff commission in 1931; as yet, the railways have not done what that commission recommended. We also talk to a considerable extent in there about the National Transportation Act of 1967 and its purpose.

Also noted in that section, and I think it is very important to consider it, is the massive movement of Canadian National and CP into the trucking business. CN, as I imagine most of you are aware, recently consolidated the 3,000 pieces of highway equipment of its 13 trucking companies into a single entity to form its nation-wide Route Canada trucking service, the nation's largest trucking company. Canadian Pacific Express and Transport Limited is stationed in 194 locations across Canada and the eastern United States. These subsidiaries operate about 1,000 trucks, 3,000 highway trailers, 400 city trailers, 500 city tractors, and 500 highway tractors.

It is not too difficult to imagine that both companies will be actively engaged in trucking grain from branch lines to centralized delivery points on their own rail lines. This circumstance casts an increasing interesting sidelight on the total concept of competition as between the CP and CN vertically integrated ownership trucking companies and independent truckers who have been gearing up to get part of the action.

We also deal in that section with the wear and tear of the highways because of increased trucking versus decreased rail movement. We spelled this out in a paper delivered at a Minnesota conference on agriculture transportation; we outlined how extensive the road wear and tear will be because of increased truck movement.

The next section deals with grain exports and the Crow. It deals basically with how we feel grain exports will be affected if the bill is implemented into law. It is also interesting to note that one of the reasons the federal government has indicated they are promoting Bill C-155 is because of the losses that have been incurred by the railways in the movement of grain—and I say so-called losses. The Snavelly study was a part of that. We believe that a study based on wrong assumptions in the beginning cannot come up with an accurate analysis in the conclusion.

• 0950

On page 29 we spell out some of the different figures the railways have been saying with regard to their losses, which I

## [Traduction]

La partie est intitulée «Abandon des embranchements, concurrence et Nid-de-Corbeau». Fondamentalement, ce que nous disons dans cette partie est qu'il se produit actuellement, à vaste échelle, l'abandon des embranchements. Si vous remarquez, nous indiquons également que la Commission Duff a fait certaines recommandations pour que les sociétés de chemins de fer en 1931 cessent le doublement et l'extravagance des voies ferrées. Cette recommandation a été faite par la Commission Duff en 1931; jusqu'à présent, les chemins de fer n'ont pas suivi les recommandations de cette commission. Nous traitons également de façon très étendue de la Loi nationale sur les transports de 1967 et de son but.

A remarquer également dans cette partie, et je pense qu'il est très important d'en tenir compte, l'envahissement massif du Canadien National et du CP dans le domaine du camionnage. Le CN, j'imagine que la plupart d'entre vous le savent, a récemment fusionné les 3,000 éléments de l'équipement routier de ses 13 sociétés de camionnage en une seule entité pour former son service de camionnage à l'échelle du Canada, c'est-à-dire la plus grande société nationale de camionnage. CP Express et Transport Limitée est basé dans 194 endroits au Canada et dans l'Est des États-Unis. Ces filiales exploitent environ 1,000 camions, 3,000 remorques routières, 400 remorques de ville, 500 tracteurs de ville et 500 tracteurs routiers.

Il n'est pas difficile d'imaginer que les deux sociétés s'occuperont activement du transport du grain par camion à partir des embranchements jusqu'au point centralisé de livraison sur leurs propres lignes ferroviaires. Cette circonstance jette une lumière de plus en plus intéressante sur la notion totale de concurrence entre les sociétés de camionnage, affiliées directement au CP et au CN, et les camionneurs indépendants qui ont fait des efforts pour obtenir une partie du marché.

Nous traitons également dans cette partie de l'usure et de la détérioration des routes en raison de l'augmentation du camionnage par rapport à la diminution du mouvement des chemins de fer. Nous avons fait état de cette situation dans un document livré à une conférence au Minnesota sur le transport agricole; nous avons souligné dans quelle mesure les routes se détérioreront et s'useront en raison du mouvement accru des camions.

La partie suivante traite de l'exportation des grains et du Nid-de-Corbeau. Elle explique fondamentalement la façon dont l'exportation des grains, selon nous, sera perturbée si le projet de loi est adopté. Il est également intéressant de noter que l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral a indiqué qu'il mettait de l'avant le projet de loi C-155 est les pertes subies par les chemins de fer dans le transport des grains, et je déclare qu'il s'agit de prétendues pertes. L'étude Snavelly y a été pour quelque chose. Nous croyons qu'une étude fondée sur de fausses hypothèses au départ ne peut en arriver à une analyse précise en conclusion.

Nous citons à la page 29 quelques-uns des différents chiffres, correspondant à leurs pertes, avancés par les compa-

## [Text]

think destroys any credibility that the railways have in talking about their losses. I will quote some of those losses. The railway companies have heavily propagandized the losses they incur in the movement of grain. The following are prime examples:

The railways are estimating Crow-related losses this year at between \$350 million and \$400 million.

That is in the *Western Producer*, September 30, 1982.

## Secondly:

The two national railways lost almost \$440 million moving grain in 1982, and warn they may lay off more workers unless the Crow's Nest grain hauling rate is revised.

That was in the *Regina Leader Post*, January 10, 1983.

## Thirdly:

Total railway losses and grain shipments concurrently surpass \$300 million a year.

That was in *The Globe and Mail*, February 3, 1983.

## Next:

Last year the railways claimed losses of \$271.9 million, but the Commission determined actual losses to be \$242.6 million.

That was in the *Western Producer*, April 7, 1983.

So as you can see, there is a number of different loss figures being quoted in the media, some being put there by the railways themselves. Is it any wonder that farmers do not trust the cost accounting methods employed by the railway companies?

The rest of that section, and I assume that you have gone through the brief in detail, outlines the summary and claims of both railways and shows that the profit picture of the railways has been substantially increased because of payments to the railways by the government.

In summary, we submit that because of government policy the two railway companies in recent years lost no money in the transport of grain, and without grain transport their operations would be less economic.

The next section of our brief, again to refresh your memory, talks about alternate crops and the Crow rate. We present arguments in here, as you are aware, that many of the alternate crops have been increasing substantially with the Crow rate in place and that, really, the problem of profitability of these crops is not because of the Crow rate itself but because of market conditions and other factors.

## [Translation]

gnies de chemin de fer, et qui, je crois, détruisent toute crédibilité que les compagnies auraient pu avoir pour parler de leurs pertes. Et je cite certaines de ces pertes. Les compagnies de chemin de fer ont fait beaucoup de publicité sur leurs pertes encourues lors du transport des grains. Voici quelques très bons exemples de ces pertes:

Les chemins de fer évaluent les pertes liées au Nid-de-Corbeau cette année à 350 millions de dollars-400 millions de dollars.

Ces chiffres sont tirés du *Western Producer*, du 30 septembre 1982.

## Deuxièmement:

Les deux compagnies de chemin de fer nationales ont perdu près de 440 millions dans le transport des grains en 1982 et annoncent qu'ils pourraient mettre à pied encore plus de travailleurs à moins que le tarif de transport du Nid-de-Corbeau ne soit révisé.

Cette déclaration est tirée du *Regina Leader Post*, du 10 janvier 1983.

## Troisièmement:

Les pertes totales des compagnies de chemin de fer et les expéditions de grains sont supérieures ensemble à 300 millions de dollars par année.

Ces chiffres proviennent du *The Globe and Mail*, du 3 février 1983.

## Ensuite:

L'an dernier, les compagnies de chemin de fer ont déclaré des pertes de 271.9 millions de dollars mais la Commission a déterminé les pertes réelles à 242.6 millions de dollars.

Cela provient du *Western Producer*, du 7 avril 1983.

Comme vous pouvez donc le voir, il y a un certain nombre de chiffres différents cités par les médias, certains étant suggérés par les compagnies de chemin de fer elles-mêmes. Cela n'explique-t-il pas pourquoi les fermiers n'ont pas confiance dans les méthodes de comptabilité des coûts employées par les compagnies de chemin de fer?

Le reste de cette section, et je suppose que vous avez parcouru le dossier très attentivement, donne le résumé et les demandes des deux compagnies de chemin de fer et montre que finalement, les profits des chemins de fer ont été accrus d'une façon importante par les paiements faits par le gouvernement.

En résumé, nous avançons que, dû aux politiques gouvernementales, les deux compagnies de chemin de fer n'ont pas perdu d'argent dans le transport des grains ces dernières années, et que sans ce transport des grains leurs opérations seraient moins rentables.

La prochaine section de notre dossier, pour vous rafraîchir la mémoire, porte sur les cultures en rotation et le tarif du Nid-de-Corbeau. Comme vous l'avez vu, nous tentons de montrer ici que beaucoup de cultures en rotation se sont considérablement accrues grâce au tarif du Nid-de-Corbeau et que le problème de la rentabilité de ces cultures ne repose pas sur le



## [Texte]

The next section, on page 45, deals with livestock production and the Crow. There have been many arguments put forward by some who claim that the Crow is one of the reasons that the livestock industry finds itself in difficulty. We find that a very strange argument indeed. Really, the problem with livestock is similar to that of specialty crops. It has been lack of a marketing system and other circumstances that have created depressed prices in the livestock industry and declining returns for farmers.

The chart—just to make a point on the livestock industry as well, I think it is important to note that the United States does not accord to Canada an open import policy on beef. In 1982 it closed its borders on November 15 to imports of dressed beef. Where are the potential markets, we ask, for the large expected increase in western production? I think you all must be aware that the argument promoted by some, of increasing the livestock industry, is that there is a market for this beef.

We maintain, let us first find the market and then we can service that market, if given a properly, orderly marketing system.

The president of Canada Packers says that the Crow freight rate proposal will have neutral effect on the food processing industry. We quote him:

We have studied the situation very carefully, and have concluded that the legislation, if it goes through, will have an entirely neutral effect on our company and the industry in general.

Meaning, the beef industry.

Also in Table 2, I may note, on page 48, it should be of interest to you that the heaviest marketings of slaughter cattle within the past 10 years occurred in response to low cattle prices which coincide with record net beef imports. It should also be noted that Canadian Wheat Board final prices for number one feed barley were lowest in the years of lowest beef prices and highest net imports of beef.

Eastern Canada and the Crow rate. What we indicate in that section is that eastern Canada will be affected greatly as well by any Crow rate changes made through Bill C-155. We submit that with regard to eastern Canada, Bill C-155 is leading the agricultural industry in all of Canada in directions that will prove to be equally destructive to eastern Canadian farmers as it will be to Prairie farmers.

It is also interesting to note that at this time the future of feed freight assistance acts, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act are currently all in some doubt. The impact of subsidy removals from these programs will certainly be reflected in the farm economy of that region. In that paragraph we are mentioning the fact that Mr. Pepin, Minister of Transport, has announced a study, or a

## [Traduction]

tarif du Nid-de-Corbeau mais plutôt sur les conditions du marché et sur d'autres facteurs.

La prochaine section, à la page 45, porte sur la production de bétail et sur le tarif du Nid-de-Corbeau. De nombreux arguments ont été émis par certaines personnes pour dire que le tarif du Nid-de-Corbeau est l'une des causes des difficultés que connaît l'industrie du bétail. Nous trouvons qu'il s'agit là d'arguments bizarres; le problème du bétail serait semblable à celui des cultures spécialisées. C'est une absence de système de commercialisation et d'autres circonstances qui ont entraîné des prix inférieurs dans l'industrie du bétail et des rendements de plus en plus faibles pour les fermiers.

Le tableau—j'ajouterais également quelque chose sur l'industrie du bétail, je crois qu'il est important de noter que les États-Unis n'accordent pas au Canada d'importations libres sur le boeuf. Le 15 novembre 1982, les États-Unis ont fermé leurs frontières aux importations de boeuf habillé. Où sont donc les marchés potentiels pour l'important accroissement attendu de la production de l'Ouest? Je crois que vous savez tous que l'argument avancé par certains, pour accroître l'industrie du bétail, est qu'il y a un marché pour ce boeuf.

Nous sommes plutôt d'avis qu'il s'agit d'abord de trouver le marché et ensuite de l'alimenter si on nous donne un bon système de commercialisation bien ordonné.

Selon le président de Canada Packers, la proposition du tarif du transport du Nid-de-Corbeau aura un effet neutre sur l'industrie de conditionnement des aliments. Et je le cite:

Nous avons étudié la situation très attentivement et avons conclu que la loi, si elle est votée, aura un effet tout à fait neutre sur notre compagnie et son industrie en général.

Et il parle de l'industrie du boeuf.

Également, au tableau 2 à la page 48, laissez-moi vous faire remarquer que les plus importantes ventes de boeuf à boucherie ces dix dernières années se sont produites en réponse à de faibles prix du bétail qui coïncident avec des importations nettes record de boeuf. Remarquez également que les prix finaux de la Commission canadienne du blé pour l'orge fourragère de première qualité étaient les plus bas les années où les prix du boeuf étaient les plus faibles et où les importations nettes de boeuf étaient les plus élevées.

L'est du Canada et le tarif du Nid-de-Corbeau. Dans cette section nous montrons que l'est du Canada sera grandement touché également par toute modification au tarif du Nid-de-Corbeau prévue par le projet de loi C-155. Nous croyons que pour l'est du Canada, le projet de loi C-155 mènera l'industrie agricole de tout le Canada dans des directions qui s'avèreront également destructrices pour les fermiers de l'est du Canada et pour les fermiers des Prairies.

Il est également intéressant de noter qu'à ce moment l'avenir des lois sur les subventions au transport des aliments, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique est très incertain. L'impact de l'élimination des subventions de ces programmes se reflétera certainement dans l'économie des fermiers de la

## [Text]

commission to study, in March, the impact of complete or partial removal of those kinds of transportation programs in eastern Canada.

We submit as well that the federal government has no realistic research facts on the impact to the agriculture economy of eastern Canada of Bill C-155, and is simply blundering along to deliver the goods for the railway companies without concern to the path of destruction it may leave in its wake.

The next section deals with federal facts on rural change and the Crow. Change has occurred in spite of Crow. There has been a decline in farm numbers, reduction of the number of grain delivery points, branch line abandonments and the upgrading of roads and highway construction. Therefore, we maintain that loss of the Crow will have no meaningful impact in accelerating these natural—we submit that is what the government is indicating, and that loss of Crow will have no meaningful impact in accelerating these natural changes, so why be concerned? We submit that these changes in themselves have been destructive enough to rural communities. The additional economic and social problems confronting rural communities through loss of the Crow would have an extremely negative impact that could not be precisely measured.

Furthermore, as we mentioned before, no impact studies on these issues have been undertaken. We believe there will be serious effects on all of agriculture across Canada.

The impact of Crow change—on page 60—to the family farm is well recognized by Carl Snavely, the United States economist hired by the federal government a number of years ago to calculate the losses of the railway companies in the movement of grain. In a recent interview, Mr. Snavely conceded that there would be fewer family farms and a more centralized grain handling system, as the inevitable result of Crow change. And I think the committee should take that statement into serious consideration because it was his loss figures of the railways, or figures that he computed on railway losses, that really were one of the bases of introducing this bill in the beginning.

• 1000

The last section deals with the profile of two corporate citizens—those being the Canadian Pacific Railway and Canadian National Railway which are the two corporations whose profits will be greatly enhanced by these changes as proposed. It seems appropriate to remind this committee that we are not dealing here with two impoverished corporations teetering on the brink of bankruptcy. You will note on page 2 of the publication, *Canadian Business* for July 1983, the report

## [Translation]

région. Dans ce paragraphe, nous mentionnons que M. Pepin, le ministre des Transports, a annoncé en mars, une étude ou une commission pour étudier l'impact de l'élimination totale ou partielle de ces types de programme de transport dans l'est du Canada.

Nous affirmons également que le gouvernement fédéral ne possède aucun fait réaliste obtenu par des recherches sur l'impact du projet de loi C-155 sur l'économie de l'agriculture de l'est du Canada, et avance à l'aveuglette pour donner suite à ses promesses aux compagnies de chemin de fer sans s'inquiéter des conséquences.

La prochaine section porte sur les faits avancés par le gouvernement fédéral sur les modifications rurales et sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Les modifications se sont présentées en dépit du Nid-de-Corbeau. Il y a eu une diminution du nombre de fermes, une diminution du nombre de points d'expédition des grains, l'abandon de certaines lignes secondaires, l'amélioration de routes et la construction d'autoroutes. Nous soutenons donc que la perte du Nid-de-Corbeau aura un impact important sur l'accélération de ces modifications naturelles—nous soutenons que c'est ce que le gouvernement indique, et que la perte du Nid-de-Corbeau n'aura aucun impact significatif sur l'accélération de ces modifications naturelles; pourquoi donc nous inquiéter? Nous proposons que ces modifications en elles-mêmes ont été suffisamment destructrices pour les communautés rurales. Les problèmes additionnels économiques et sociaux qui guettent les communautés rurales suite à la perte du Nid-de-Corbeau auraient un impact extrêmement négatif qui ne pourrait pas être mesuré précisément.

De plus, comme nous l'avons dit précédemment, aucune étude d'impact n'a été effectuée. Nous croyons qu'il y aura des effets importants pour toute l'agriculture à travers le Canada.

L'impact de la modification du Nid-de-Corbeau—à la page 60—pour la ferme familiale a été clairement reconnu par Carl Snavely, économiste américain engagé par le gouvernement fédéral il y a un certain nombre d'années, pour calculer les pertes des compagnies de chemin de fer lors du transport des grains. Dans une interview récente, M. Snavely a avoué qu'il y aurait moins de fermes familiales et un système de manutention des grains plus centralisé, qui résulterait inévitablement d'une modification du Nid-de-Corbeau. Et je crois que le Comité devrait considérer très sérieusement cette déclaration, parce que ce sont ses données sur les pertes encourues par les compagnies de chemin de fer, ou des données qu'il a calculées sur les pertes des chemins de fer, qui étaient à la base de la présentation de ce projet de loi.

La dernière section présente deux sociétés: les compagnies de chemins de fer Canadien Pacifique et Canadien National dont les profits seront considérablement accrus par les changements proposés. Il semble approprié de rappeler au Comité qu'il ne s'agit pas ici de deux sociétés appauvries, au bord de la faillite. Vous remarquerez qu'à la page 2 du numéro de juillet 1983 de *Canadian Business*, le rapport sur les 500 principales compagnies au Canada classe le Canadien Pacifi-



## [Texte]

on Canada's top 500 companies ranks Canadian Pacific Limited as No. 1 in the country by assets, and its subsidiary, Canadian Pacific Enterprises, as No.3. Combined assets are shown at \$29.3 billion; combined sales for 1982 at \$20.8 billion, and net income of \$477.3 million. It has 127,000 employees.

Canadian Pacific Limited's tentacles stretch around the world in its multinational operations, and on pages 63 and 64, we outline those companies.

Canadian National, on the other hand, also has an impressive list of subsidiary interests which illustrate the integrated nature of its operations. With 62,000 employees, this Crown corporation has combined assets of \$6.3 billion and, in 1982, earned revenues of nearly \$4.2 billion. We outline the Canadian National companies on page 67.

With regard to the two corporate railway companies, we believe a conflict of interest clearly exists. We submit that, as elected representatives of the people, government has an obligation to legislate and govern in a manner that will not victimize people for the economic gain of corporations, whether private or public. Bill C-155 is unquestionably a corporate welfare bill, and it must be allowed to die on the Order Paper.

Very briefly I refer to our summary paper which you have been handed. Again, I emphasize, this bill represents an historical watershed for the massive reorganization and reallocation of economic and human resources in this country. While enriching a few major stakeholders, it will do so at the expense of thousands of farmers to whom the bill represents a swindle of massive proportions.

In proposing this legislation, the federal government has failed to provide adequate consideration of the historical aspects of the Crow agreement. It has failed to consider the competitive realities of the prairie grain economy such as distance to ports and degree of subsidization of grain exports occurring in other countries of the world. It has failed to undertake adequate economic and social impact projections allowing public input. It has failed to achieve a consensus for change or, additionally, to recognize that a large majority of grass-roots farmers continue to favour retention of the present Crow rate. It has failed to contribute toward national unity.

• 1010

By its propaganda campaign to scrap the Crow, the federal government has turned the issue into an instrument of deep alienation and promotion of regional self-interest. It is the government that has also failed to acknowledge that the grain economy is being traded off for an upgraded transportation system which will increasingly be utilized to transport commodities other than grain.

Bill C-155 is intended to deregulate grain freight rates, enabling the railways to impose a form of taxation on farmers; to relieve the federal government of its commitment under the National Transportation Act to pay the losses in grain

## [Traduction]

que Limité en première place pour son actif, et sa filiale, *Canadian Pacific Enterprises* en troisième place. L'actif total atteint 19.3 milliards de dollars; les ventes combinées pour 1982, 20.8 milliards de dollars et les revenus nets 477,3 millions. Il y a 127,000 employés.

Le Canadien Pacifique Limité est d'envergure mondiale par ses entreprises multinationales. Les compagnies pertinentes sont présentées aux pages 63 et 64.

De même, le Canadien National possède une liste impressionnante d'intérêts affiliés qui illustrent la nature intégrée de ses entreprises. Employant 62,000 personnes, cette société de la Couronne a un actif total de 6.3 milliards de dollars, et en 1982, son revenu gagné a presque atteint 4.2 milliards de dollars. Nous présentons les compagnies du Canadien National à la page 67.

En ce qui concerne les deux sociétés de chemins de fer, nous croyons qu'il existe un conflit d'intérêt évident. Nous sommes d'avis que, en tant que représentants élus de la population, le gouvernement a l'obligation de légiférer et de gouverner de manière à ne pas faire payer à la population les gains économiques des sociétés, qu'elles soient privées ou publiques. Le projet de loi C-155 traite certainement du bien-être des sociétés et il doit expirer au Feuilleton.

Très brièvement, je vous renvoie au résumé qui vient de vous être distribué. Je répète que ce projet de loi est un point tournant historique de la grande opération de réorganisation et de redistribution des ressources économiques et humaines dans ce pays. Il enrichira quelques gros actionnaires aux dépens de milliers d'agriculteurs pour qui le projet de loi représente une énorme escroquerie.

En proposant ce projet, le gouvernement n'a pas suffisamment étudié les aspects historiques de l'accord du Nid-de-Corbeau. Il n'a pas considéré les éléments de concurrence de l'économie du grain dans les Prairies comme la distance des ports et l'importance des subventions accordées aux exportations de grain dans d'autres pays. Il n'a pas établi adéquatement des extrapolations d'incidences économiques et sociales en tenant compte de la consultation populaire. Il n'a pas obtenu de consensus pour un changement ou, de plus, il n'a pas reconnu qu'une grande majorité des agriculteurs de la base continuent à préférer le maintien de l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau. Cela n'a pas contribué à l'unité nationale.

Par sa propagande visant à abolir la subvention du Nid-de-Corbeau, le gouvernement fédéral a créé une atmosphère de profonde aliénation et d'égoïsme régional. C'est le même gouvernement qui n'a pas reconnu que le secteur céréalier faisait les frais de l'amélioration du réseau de transport qui sera de plus en plus utilisé pour le transport d'autres marchandises que les céréales.

Le projet de loi C-155 vise la modification des tarifs de transport ferroviaire, permettant ainsi aux sociétés ferroviaires d'imposer une taxe déguisée aux agriculteurs. Il vise à libérer le gouvernement fédéral de ses obligations en vertu de la Loi

*[Text]*

movement, after having relieved the railways of living up to their obligations under the Railway Act and the 1925 amendments to Crow's Nest Pass Agreement; to devalue the farm grain prices, thereby enabling the transfer of an increasing amount of profit opportunity to the commercial livestock and industrial grain oilseed and livestock processing sectors; and is intended to transfer an increasing amount of farm net income to the two major railway companies.

This bill, in addition to abolishing the Crow rate, contains provisions for overriding authority and far-reaching implications to the operation of the Canadian Wheat Board, Canada Grain Commission and the orderly marketing of grain in the following ways:

- (a) Concentrate the powers for grain car allocation into the hands of a Senior Grain Transportation Administrator, which may interfere in the operations of the Wheat Board block-shipping system and the Canada Grain Commission allocation of producer cars;
- (b) Pry into the marketing strategies and functions of the Canadian Wheat Board by demanding details of projected sales and grain car requirements;
- (c) The role of the administrator is more functional to the needs of railway planning in the movement of commodities other than grain than it is to grain itself.

Bill C-155 automatically additionally establishes a rate formula that is intended to provide the railway companies with built-in profits for grain movement in perpetuity; the means for providing a discriminatory variable rate structure which will strongly stimulate and hasten branch line abandonment; payment of a Crow benefit to the railways without regard for receiving equity in the system in exchange; provides for a safety net of 10% on the basket price of grain, which is unrelated to the reality of farmers' inability to pay such rates; and a rate review process which, in our view, is primarily ceremonial.

Additionally, we submit that competition for the purposes of export grain movement by rail is a myth. In spite of alleged losses incurred in the movement of export grain, railways have not yet co-operated to remove duplication and extravagance as proposed 50 years ago by the Duff commission. No previous royal commission on transportation has every recommended abolition of the Crow rate.

Branch line rationalization has already resulted in the abandonment of 2891 miles of railway. The further stimulation of Bill C-155 and its proposed rate structure will rapidly hasten the process, to the detriment of the rural community and the transfer of additional high cost to taxpayers for road and highway maintenance and upgrading.

*[Translation]*

nationale sur les transports et à dédommager les intéressés des pertes dues au transport des céréales, après avoir libéré les sociétés ferroviaires de leurs obligations en vertu de la Loi sur les chemins de fer et des modifications à l'Entente du Pas du Nid-de-Corbeau adoptées en 1925. Il vise à faire chuter le prix des céréales, permettant ainsi aux éleveurs commerciaux et aux secteurs du conditionnement. Il vise à transférer une partie croissante du revenu net des agriculteurs aux deux grandes sociétés ferroviaires.

Ce projet de loi vise non seulement l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau, mais il contient des dispositions qui fouleront aux pieds les autorités en place et son adoption aura des répercussions considérables sur le fonctionnement de la Commission canadienne du blé et du Conseil des grains du Canada. En outre, il perturbera la commercialisation des céréales de la manière suivante:

- a) en confiant la répartition des wagons céréaliers à un cadre supérieur chargé du transport des grains, qui pourrait intervenir dans le déplacement des trains-blocs de la Commission canadienne du blé et dans l'affectation des wagons aux producteurs par le Conseil des grains du Canada;
- b) en intervenant dans les stratégies de commercialisation et les fonctions de la Commission canadienne du blé en obligeant celle-ci à fournir des détails sur les prévisions des ventes et les besoins en wagons céréaliers;
- c) en rendant ce cadre supérieur plus attentif aux besoins des sociétés ferroviaires relatifs au transport des marchandises autres que les céréales.

S'il est adopté, le projet de loi C-155 créera automatiquement une formule tarifaire accordant à perpétuité aux sociétés ferroviaires des profits pour le transport des céréales. Il pavera la voie à la création d'une structure tarifaire variable discriminatoire qui sera une forte incitation à l'abandon des lignes d'embranchement. Il prescrira le paiement d'une subvention aux sociétés ferroviaires sans que celles-ci aient à prendre de risques en retour. Il prévoit une latitude de 10 p. 100 sur le panier du prix des grains sans tenir compte du fait que les agriculteurs ne pourront payer de tels prix. Il prévoit enfin une mécanique de révision qui, à notre point de vue est purement symbolique.

En outre, nous estimons qu'en matière de transport des céréales destinées à l'exportation par chemin de fer, la concurrence est un mythe. Même si les sociétés ferroviaires font valoir que le transport des céréales destinées à l'exportation n'est pas rentable, elles n'ont pas encore décidé de collaborer à l'élimination du double emploi et des extravagances comme le proposait la Commission Duff il y a 50 ans. Aucune commission royale chargée d'étudier la question des transports n'a jamais recommandé l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau.

La rationalisation des lignes d'embranchement a déjà entraîné l'abandon de voies ferrées totalisant 2891 milles. L'adoption du projet de loi C-155, qui prévoit une nouvelle structure tarifaire, accélérera ce phénomène au détriment des communautés rurales et, par conséquent, les contribuables devront déboursier davantage pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier.



*[Texte]*

High compensatory rates will merely provide a rate umbrella for the trucking industry, in which CN and CP are major players.

Canada's record in grain exports has mainly been impeded by the poor attitude of the railway companies toward grain movement, which is comparable to a blackmail tactic forcing massive public investment and creating pressure to gain release from their statutory obligations.

The subsidies paid the railway companies for grain losses contribute disproportionately to railway profits, suggesting that the railways in fact lose no money in the transport of grain.

Prairie consumers, of which farmers are a major part, pay a freight rate in goods transported from eastern Canada which reflects a 30% protective tariff for Canadian carriers against competition from United States carriers. There is ample evidence to support the view that Crow rates have not restricted the growth and development of alternative crops in western Canada to nearly as large an extent as have market prices and export opportunities.

There is additional evidence to suppose that the Prairie canola crushing industry may now be drastically affected by the removal of minimum compensatory freight rates. Evidence indicates that the so-called Crow gap has had a minimal effect on Prairie livestock producers or on the allocation of resources.

The four western provinces historically account for over 60% of Canada's beef production. A prominent meat-packing official says that the Crow rate proposal will have a neutral effect on the food processing industry. Canada does not have wide open access to United States markets for beef exports. We submit the so-called hurt to the western livestock industry of the Crow rate is fraudulent. Low cattle prices have paralleled low feed grain prices and record net beef imports.

The proposed method of payment of the Crow benefit to railways will still result in negative benefit to eastern Canadian livestock producers. The federal government has no realistic research to evaluate the impact of Crow change to the farm economy of eastern Canada. It has instead relied on the short-term industrial spinoff effect from the actual and unavoidable upgrading of the transportation system to make its case to eastern Canadians. Upgrading is necessary, and possible even with the Crow in place.

The impact of Crow change to the Prairie economy will be devastating and will accelerate rural depopulation, centralization of grain handling facilities, abandonment of branch lines, and will impose additional burdens of taxation upon the population for the upgrading of rural roads and highways.

*[Traduction]*

L'adoption de tarifs compensatoires élevés sera tout bonnement une mesure de protection pour l'industrie du camionnage, dans laquelle le CN et le CP sont des acteurs importants.

Les difficultés que le Canada connaît en matière d'exportation des céréales sont surtout dues à l'attitude négative des sociétés ferroviaires envers le transport des grains, attitude qui s'apparente à un chantage en vue d'obtenir un accroissement des mises de fonds publics dans ce secteur et à se libérer de leurs obligations statutaires.

Les subventions accordées pour les pertes dues au transport des céréales dont profitent les sociétés ferroviaires leurs procurent des profits exagérés, ce qui nous porte à croire qu'en fait celles-ci ne perdent pas d'argent à transporter les grains.

Les consommateurs des Prairies, dont les agriculteurs sont une partie importante, doivent payer une surcharge de 2-30 p. 100 pour recevoir des marchandises en provenance de l'est du Canada simplement pour protéger les compagnies de transport canadiennes de leurs concurrents américains. Une foule d'indices nous portent à croire que le tarif du Nid-de-Corbeau n'a pas entravé le développement de cultures de remplacement dans l'Ouest du Canada autant que les prix du marché et les possibilités d'exportation l'ont fait.

D'autres indices nous incitent à penser que l'abolition des tarifs compensatoires minimaux pour le transport ferroviaire perturbera considérablement l'industrie du broyage du colza Canola des Prairies. Tout porte à croire que le soi-disant écart causé par le tarif du Nid-de-Corbeau n'a eu qu'un effet minimal sur l'industrie de l'élevage dans les Prairies ou sur l'affectation des ressources.

Les quatre provinces de l'Ouest ont toujours contribué pour plus de 60 p. 100 de la production de viande de boeuf au Canada. Un éminent représentant de l'industrie de la conservation de la viande estime que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau est nuisible aux éleveurs de bétail de l'Ouest sont des menteurs. Le prix de la viande s'est aligné sur celui des céréales fourragères et sur les importations nettes records de viande de boeuf.

La méthode d'octroi de la subvention du Nid-de-Corbeau aux sociétés ferroviaires que prévoit le projet de loi continuera d'être désavantageuse pour les éleveurs de bétail de l'Est du Canada. Le gouvernement fédéral n'a pas fait de recherches valables pour évaluer les effets de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau sur l'économie agricole de l'Est du Canada. Au lieu de cela, il a tenté de faire avaler la pilule aux habitants de cette région en leur faisant miroiter les avantages à court terme que pourrait entraîner l'amélioration, inévitable, du réseau de transport pour l'industrie. Cette amélioration est nécessaire, et possible, même dans l'état actuel des choses.

La modification du tarif du Nid-de-Corbeau sera dévastatrice pour l'économie des Prairies et aura les conséquences suivantes: accélération du dépeuplement des zones rurales, centralisation des installations de manutention des grains, abandon de lignes d'embranchement et augmentation des impôts pour l'amélioration du réseau routier en milieu rural.

*[Text]*

A review of the corporate make-up of CP and CN does not suggest these two corporations are impoverished. With vast public gifting of cash and land, the massive expansion of these two enterprises into subsidiary and international interests compliment the vertical integration of their operations and serve as testimony to their success.

Bill C-155 is unquestionably a corporate welfare bill and must die on the order paper. We recommend Parts I, II, III, IV, V and VII of Bill C-155 be deleted and alternative proposals for financing the upgrading of the grain system be considered.

We support Clause 62 of Part VI, providing for the release of the Dominion coal block from the Crow's Nest Pass Agreement, and recommend that the minerals so released be developed and the proceeds thereof serve the national interest. Part VI Clauses 63 to 69 inclusive should be deleted. The release of these minerals may be accomplished in a new bill of Parliament.

A portion of the proceeds accruing from the development of the Dominion coal lands should be utilized to acquire full ownership of the Canadian Pacific Railway. It should be then integrated with the Canadian National Railway and operated as a public utility.

We further recommend all field crop varieties and processed products currently benefiting from the Crow rate remain, and other field crops and processed products thereof be brought under the current statutory rate for export shipment.

Respectfully submitted, National Farmers' Union.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Easter.

Before I go to questioning, I want to remind members of the committee that we have requests from 16 districts and locals of the National Farmers' Union, which we have scheduled to appear this morning as well. It is my intention to hear from them all and so, if necessary, we will sit through the lunch hour.

I will now go to questioning, starting with Mr. Neil. Ten minutes, Mr. Neil.

• 1020

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to welcome Mr. Easter and the NFU to our committee hearings here in Regina. You have presented a very comprehensive brief. I would like to assure you that many of the issues that you have raised in your brief are of concern to the members of the committee and particularly the members on this side.

I think most of the members of this committee understand and appreciate the problems of farmers. Some of us at least

*[Translation]*

Si l'on démasque le CP et le CN, on s'aperçoit que ces deux sociétés sont loin d'être pauvres. Profitant des cadeaux qu'elles ont reçus en deniers publics et en terres, ces deux entreprises ont connu une grande croissance sous forme de filiales et de participation à des entreprises internationales. Grâce à cela, elles ont pu assurer l'intégration verticale de leurs activités et, ainsi, atteindre le succès.

Le projet de loi C-155 est indéniablement un cadeau présenté à des sociétés ultra-subventionnées et il doit être rayé du Feuilleton de la Chambre. Nous recommandons que les parties I, II, III, IV, V et VII du projet de loi C-155 soient supprimées et que d'autres moyens de financement de l'amélioration du réseau de transport des grains soient considérés.

Nous en sommes en faveur de l'article 62 de la partie VI, qui prévoit la suppression des dispositions relatives au bloc de terres charbonnières fédérales dans l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau et nous recommandons que l'exploitation des minéraux visés soit développée et que les revenus que cette exploitation produira profitent à tous les Canadiens. Les articles 63 à 69 inclusivement de la partie VI doivent être supprimés. Les suppressions des dispositions relatives à ces minéraux pourraient se faire par l'adoption d'un autre projet de loi.

Une partie des revenus provenant de la mise en valeur des terres charbonnières fédérales devrait servir à nationaliser le Canadien Pacifique, qui serait intégré aux Chemins de fer Nationaux du Canada et considéré comme un service public.

Nous recommandons enfin que tous les types de grandes cultures et que les produits conditionnés qui profitent du tarif du Nid-de-Corbeau continuent de le faire et que les autres types de grandes cultures et produits conditionnés soient soumis au tarif statutaire courant établi pour les produits d'exportation.

Respectueusement, le Syndicat national des cultivateurs.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Easter.

Avant la période des questions, je veux rappeler aux membres du Comité que l'horaire prévoit le témoignage de 16 représentants de districts et de sections du Syndicat national des cultivateurs. J'ai l'intention de les entendre tous; par conséquent, il nous faudra poursuivre nos travaux pendant l'heure du repas si c'est nécessaire.

Passons maintenant à la période des questions en commençant par M. Neil. Je vous accorde dix minutes, monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Easter et au Syndicat national des cultivateurs aux audiences du Comité ici à Regina. Vous avez présenté un mémoire très complet. Soyez assuré qu'un grand nombre des questions que vous avez soulevées dans votre mémoire préoccupent les membres du Comité, et particulièrement les membres de ce côté.

Je crois que la plupart des membres de ce Comité comprennent et apprécient les problèmes des cultivateurs. Certains



*[Texte]*

have been members of the special committee on Bill C-651, an act to revive the Prairie Farm Emergency Act. As I recall, Mr. Easter made a presentation to that committee. In the hearings of that special committee we heard of the many problems of the farmers, the high input costs because of interest rates that were being charged. As I say, we appreciate the problems that are being faced by farmers not only in western Canada but in eastern Canada as well.

We are concerned, for example, by the rapid increase in the cost of fuel from 18¢ to \$1.80 a gallon, most of which money has gone to the federal and provincial governments in taxes. We are concerned as well about the increases in elevation charges by the elevators, which have accelerated at the rate of about 20% a year for the last 10 years.

I would like to pose a question to Mr. Easter. Does his organization feel that the railways at the present time are not adequately compensated for the handling of the transportation of grain?

**Mr. Easter:** As we have outlined to members of Parliament a number of times and in our brief, we believe they are adequately compensated for the movement of grain. In fact, when you take into consideration the historical aspect of building the railways, whether directly as a part of the Crow agreement or indirectly related to it they have been far more than compensated to move grain at the Crow statute.

**Mr. Neil:** In this bill the government has indicated that it is prepared to contribute the sum of \$651 million to make up the difference of what is suggested between the Crow rate and the compensatory rate. These figures were studied in a fairly comprehensive manner by the Gilson committee. On that committee were representatives from the three prairie pools, the United Grain Growers and various farm organizations who alleged that they represent the majority of the farmers in the Prairie provinces. They did not question the fact that the railways should be compensated. They did question the amount.

I understand that a separate study was carried out which indicated that the shippers' figures were about \$34 million or \$35 million less than those determined by Gilson or by Snively.

Have you any comments on that, Mr. Easter?

**Mr. Easter:** First of all, I think the Gilson consultation, as they were called—there has been a lot of discussion in western Canada about the structure of those consultations and I think almost everyone is aware of a lot of the criticism internally within the organizations for having taken part in those consultations, which we all realize now were set up with

*[Traduction]*

d'entre nous ont siégé au Comité spécial du projet de loi C-651, pour rétablir la Loi sur la caisse d'urgence des terres des Prairies. Si ma mémoire est bonne, M. Easter a présenté un exposé au Comité. Au cours des audiences publiques de ce Comité spécial, on nous a fait part d'un grand nombre de problèmes avec les quels sont aux prises les cultivateurs, les coûts très élevés des facteurs de production en raison des hauts taux d'intérêt. Comme je l'ai dit, nous sommes très conscients des problèmes des cultivateurs non seulement dans l'Ouest du pays, mais également dans l'Est du Canada.

Nous nous préoccupons, par exemple, de la hausse rapide du coût du pétrole, qui est passé de 18¢ à \$1.80 le gallon, la plus grande partie de cette augmentation ayant été versée aux gouvernements provinciaux et fédéral sous forme de taxes. Nous nous préoccupons également des augmentations des coûts d'élevation demandés par les éleveurs à grain qui ont augmenté au rythme d'environ 20 p. 100 par année au cours des dix dernières années.

J'aimerais poser une question à M. Easter. Est-ce que, à l'heure actuelle, son organisation est d'avis que les chemins de fer ne reçoivent pas une compensation adéquate pour le transport du grain?

**M. Easter:** Comme nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises dans notre mémoire, nous estimons qu'ils reçoivent une compensation suffisante pour le transport du grain. En fait, lorsqu'on tient compte de l'aspect historique de la construction du chemin de fer, que cela soit directement à cause de l'entente relative au tarif du Nid-de-Corbeau ou indirectement, ils ont reçu beaucoup plus qu'une compensation pour transporter du grain en vertu du Règlement relatif au tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Neil:** Dans ce projet de loi, le gouvernement a indiqué qu'il était disposé à verser la somme de 651 millions de dollars, ce qui représente la différence entre ce qui est proposé en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau et le taux compensatoire. Ces chiffres ont été étudiés de façon relativement exhaustive par le Comité Gilson. À ce Comité siégeait des représentants des trois silos coopératifs des Prairies, des United Grain Growers et de différentes organisations d'agriculteurs qui ont allégué représenter la majorité des agriculteurs des provinces des Prairies. Ils n'ont pas remis en question le fait que les chemins de fer devraient recevoir une compensation. Ils ont cependant remis en question le montant de cette compensation.

Il semble qu'une autre étude ait été entreprise et qu'elle ait indiqué que les chiffres des expéditeurs étaient inférieurs d'environ 34 ou 35 millions de dollars à ceux qui avaient été établis par Gilson ou Snively.

Souhaitez-vous faire des commentaires à ce propos, monsieur Easter?

**M. Easter:** D'abord, je crois que la consultation Gilson, comme elle était appelée—il y a eu énormément de discussions dans les provinces de l'Ouest au sujet de la structure de ces consultations, et je crois que tout le monde sait qu'il y a eu énormément de critiques à l'intérieur de ces organisations pour avoir participé à ces consultations, car nous savons tous maintenant qu'elles avaient été mises sur pied par le gouverne-

## [Text]

predetermined conclusions by the federal government and the federal minister. So that can speak for itself.

Secondly, I think earlier I mentioned that I think it would be worthy of the committee to take the Snavelly report on costing, on so-called losses of the railways—the first report, the second report and the third report—and go through the kind of accounting procedure that Mr. Snavelly followed in determining those railway losses. If we as farmers were allowed a cost of production on the same kind of basis as Mr. Snavelly allowed costing of the railway losses, then we probably would not be arguing here today. So I think it would be worthy of the committee to look at how Mr. Snavelly determined the losses of the railway. We believe they are very, very grossly overexaggerated and with far different accounting procedures than should have been allowed.

The other related to that as well. As I said earlier, we believe the railways have been fully compensated. We do not believe they are losing hauling grain to anywhere near the extent Snavelly says or anywhere near the extent they indicate.

The other point I want to make, with regard to the \$651.6 million, is what sane businessman would give \$651.6 million to any corporation and not take equity in that investment? But that is what the federal government proposal is intended to do, to basically give \$651.6 million to the railways and take no equity in that money that they have spent.

**Mr. Neil:** I would like to assure you, Mr. Easter, that we are concerned about the figure of \$651 million.

My time is almost up and I would to defer to some of my colleagues, but I have one final question. Has your organization done any studies with respect to the calculation by Snavelly or by the shippers with respect to this compensation?

**Mr. Easter:** Yes, we have. I am surprised that as a member of Parliament Mr. Pepin did not inform you of that because we provided an extensive document, brief, to Mr. Pepin outlining our concerns about Snavelly costing procedures. Actually, we also presented that brief on an individual basis to members of your party as well as members of the other two parties. So I am surprised that that information that Mr. Pepin has... Maybe he has not attempted to conceal it, but he should have outlined our concerns as expressed with Snavelly costing in discussions that he had in the House because they were very definitely raised with the Minister of Transport and very adequately outlined.

**Mr. Neil:** Would you be prepared to table that information with this committee?

## [Translation]

ment fédéral et le ministre fédéral et que les conclusions avaient été déterminées à l'avance. Je crois donc que ces faits sont suffisamment éloquentes.

Deuxièmement, comme je crois l'avoir déjà dit, selon moi le Comité devrait reprendre le rapport Snavelly sur les coûts ou si l'on veut encore sur les prétendues pertes des chemins de fer—c'est-à-dire le premier rapport, le deuxième rapport et le troisième rapport—et utiliser les mêmes techniques comptables que celles qui ont été utilisées par M. Snavelly lorsqu'il a calculé les pertes des chemins de fer. Si les agriculteurs étaient autorisés à calculer leur coût de production de la même façon que M. Snavelly a calculé les pertes des chemins de fer, nous ne serions pas ici à discuter aujourd'hui. Je crois donc qu'il y aurait lieu pour le Comité d'étudier comment M. Snavelly a procédé pour calculer les pertes des chemins de fer. Nous estimons qu'elles ont été terriblement exagérées et que les méthodes comptables utilisées sont très loin de celles qui auraient dû être autorisées.

L'autre se rapportait également à cette question. Comme je l'ai déjà dit, nous estimons que les chemins de fer ont été suffisamment dédommagés. Nous ne croyons pas qu'ils subissent des pertes aussi considérables que celles dont a parlé M. Snavelly ou encore de l'ordre de celles qu'ils indiquent.

L'autre point que je désire soulever en ce qui concerne les 651,6 millions de dollars est qu'il n'y a pas un homme d'affaires judicieux qui donnerait 651,6 millions de dollars à une corporation quelconque sans exiger en retour des valeurs pour son investissement? Mais voilà justement ce que le projet du gouvernement fédéral vise à faire, c'est-à-dire en somme qu'il donnera 651,6 millions de dollars aux chemins de fer sans exiger aucune valeur en retour des sommes dépensées.

**M. Neil:** J'aimerais vous assurer, M. Easter, que nous sommes préoccupés en ce qui concerne le chiffre de 651 millions de dollars.

Mon temps est presque écoulé et j'aimerais bien laisser certains de mes collègues poser des questions, mais j'en ai une dernière. Votre organisation a-t-elle mené des études portant sur les calculs de M. Snavelly ou des expéditeurs en ce qui concerne ces dédommagements?

**M. Easter:** Oui nous l'avons fait. Je suis étonné qu'en tant que député M. Pépin ne vous ait pas informé de ces faits étant donné que nous avons produit un document volumineux, c'est-à-dire un mémoire à M. Pepin dans lequel nous avons fait état de nos préoccupations en ce qui concerne les techniques utilisées par M. Snavelly pour établir les coûts. En fait, nous avons également présenté ce mémoire individuellement aux membres de votre parti ainsi qu'aux membres des deux autres partis. Je suis donc étonné que cette information que M. Pépin a... Peut-être n'a-t-il pas essayé de le cacher, mais il aurait dû faire état de nos préoccupations en ce qui concerne les techniques de M. Snavelly au cours des discussions qu'il a eues à la Chambre, parce que ces préoccupations ont été soulignées au ministre des Transports avec beaucoup d'insistance.

**M. Neil:** Seriez-vous disposé à présenter cette information devant le présent Comité?



## [Texte]

**Mr. Easter:** I am not sure we have a copy of that brief with us, but we will table that information with the committee. We will get you a copy of that presentation, yes, indeed.

**Mr. Neil:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Easter, if you do not have it with you, you can send it to the clerk of the committee, please.

Thank you, Mr. Neil. Mr. Benjamin, 10 minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in order to leave some time for other members I will be very brief.

I would like to ask if the NFU has examined the bill and counted up or analysed the number of provisions that are there for the Governor in Council—in other words, for the minister—to in fact finalize decisions, overrule decisions, make new decisions or whatever. You might like to make note of that one.

Then I note that on page 11 of your brief you mention the 123.7 miles Canadian Pacific is bonused in the computation of the rates they will receive. Could you explain how that has occurred, and on the matter the Dominion coal lands would you agree that not only they be opened up as to price but would you agree also with a proposal that has been made in a number of quarters that those lands should be returned to the Province of British Columbia which gave them up in the first place for the construction of the Kettle Valley line? The Constitution says resources belong to the provinces. Would you agree with that proposal, that the lands not only be opened up as to price but be returned to the Province of British Columbia?

• 1030

**Mr. Easter:** On your first point, dealing with the powers that have been awarded to the Governor in Council or through the minister to the administrator: we have not counted them on our fingers and our toes, but we definitely realize that when you go through the bill almost all the powers and all the discretionary power can be controlled by the minister and the administrator—even the advisory committee. When you look at the structure of that committee—although it is representative of the grain trade, representative of the railways, transport companies, and so on—you find that when you balance it out, really the balance is left with the administrator. I also want to remind the committee that they should be fully aware that the committee is just advisory; whatever their decisions, the administrator is not obliged to abide by them.

The terms of the bonus miles—127 miles from Calgary, I believe it is—the CPR was awarded those bonus miles because of the line of CN that parallels that so they could supposedly be competitive.

On your third point, on the . . .

## [Traduction]

**M. Easter:** Je ne suis pas certain que nous ayons une copie de ce mémoire avec nous, mais nous présenterons cette information au Comité. Oui, certainement que nous vous fournirons une copie de ce mémoire.

**M. Neil:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Monsieur Easter, si vous ne l'avez pas avec vous, vous pouvez toujours le faire parvenir au greffier du Comité.

Merci, monsieur Neil. Monsieur Benjamin dix minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, mes remarques seront brèves afin de laisser du temps aux autres membres.

Je voudrais savoir si le Syndicat national des cultivateurs a étudié le projet de loi et calculé ou analysé le nombre de dispositions qui s'y trouvent pour le gouverneur en conseil—en d'autres termes pour le ministre—pour prendre des décisions définitives, casser des décisions et prendre de nouvelles décisions etc. Vous souhateriez peut-être en prendre note.

Ensuite, je note qu'à la page 11, de votre mémoire, vous soulignez les 123.7 milles pour lesquels le Canadien Pacifique reçoit une prime dans le calcul des taux. Pouvez-vous expliquer comment cela s'est produit et, pour ce qui est de la question du bassin houiller du Dominion, êtes-vous d'accord pour dire qu'il devrait être ouvert pour ce qui est du prix, mais êtes-vous également d'accord avec la proposition qui a été maintes fois faite et voulant que ces terres soient rendues à la province de la Colombie-Britannique qui les avait cédées en premier lieu en vue de la construction de la ligne de Kettle Valley. La Constitution stipule que les ressources appartiennent aux provinces. Seriez-vous d'accord avec la proposition de ne pas seulement déclarer ces terres—zone ouverte—en ce qui concerne les prix mais de les rendre à la Colombie-Britannique?

**M. Easter:** Pour répondre à votre première question, en ce qui concerne les pouvoirs qui ont été accordés au gouverneur en conseil ou à l'administrateur par l'entremise du ministre, nous n'avons pas déterminé exactement comment les pouvoirs sont partagés, mais nous réalisons clairement en parcourant le projet de loi que presque tous les pouvoirs et tous les pouvoirs discrétionnaires sont aux mains du ministre et de l'administrateur—même le comité consultatif. En examinant la structure de ce comité, on se rend compte que, même s'il représente le commerce des céréales, les chemins de fer, les compagnies de transport, etc., l'équilibre est nettement déplacé vers l'administrateur. Je désire également rappeler au comité qu'il n'est que consultatif et que l'administrateur n'est pas obligé de tenir compte de ses décisions, quelles qu'elles soient.

En ce qui concerne la distance supplémentaire—une distance de 127 milles à partir de Calgary, je crois—qui a été comptée en plus pour le CP, cela fut accordé soit disant pour équilibrer la concurrence entre le CP et le CN qui ont tous deux des lignes dans cette région.

Pour répondre à votre troisième question à propos . . .

[Text]

**Mr. Benjamin:** Just a minute. Do you mean that because CN's mileage is longer, CP is bonused the difference between the length of miles on CP's tracks and CN's tracks? Is that what you are saying?

**Mr. Easter:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Yes, okay.

**Mr. Easter:** The question of the Dominion coal block: We think it would make much more sense, rather than returning it to B.C., to use that so-called Dominion coal block, to use the returns that could be acquired from the sale of those minerals at the minehead, to use that money and invest that for the public good of Canada into acquiring CPR and operating a rail line in this country, combining the two railways and operating it as a public utility. We think that would make much more sense to the public good and the increased transportation capacity of the country.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** I think the NFU is fairly well known to the committee. But just for the record, what is your membership, what types of commodity groupings do you represent, and from what parts of the country does that membership come?

**Mr. Easter:** We are a national organization, operating under a charter by Parliament that went through as a private member's bill. We are organized from coast to coast. We are not organized to any extent in the Province of Quebec, because there is a compulsory farm organization there. We are an organization that is based strictly on voluntary memberships based on family membership units—meaning the husband, his wife and his children between the ages of 14 years and 21 years. They are entitled to a family membership and an individual membership as a member of the family. Membership is about 8,500 family units.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Easter. Is that nationally or in Saskatchewan?

**Mr. Easter:** That is nationally. We do not really break our membership down into regional numbers.

The membership encompasses producers of all commodities: livestock, grain, specialty crops, any agricultural commodity that farmers produce. We believe that farmers should be organized as farmers from one coast to the other rather than split up into provincial and commodity groups.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** I would like to turn now to one of the objectives that went into this legislation. According to the Gilson proposals, they were attempting to achieve a proposal that would have equity, fairness, and resource neutrality between affected parts of agriculture and the transportation system as well.

It was pointed out to us in Manitoba that in that province if a farmer lost a crop, using the last 10-year data, 10 years ago it would have taken one and a third years of his net income in

[Translation]

**M. Benjamin:** Un instant. Voulez-vous dire qu'on accorde au CP une distance supplémentaire équivalente au nombre de milles de voies ferrées que le CN a en plus? Est-ce bien ce que vous dites?

**M. Easter:** Oui.

**M. Benjamin:** Très bien.

**M. Easter:** En ce qui concerne la zone houillère du Dominion, nous croyons qu'au lieu de rendre ces terres à la Colombie-Britannique, il serait beaucoup plus sensé de s'en servir, d'utiliser les profits qui pourraient être obtenus de la vente du minerai pour, dans l'intérêt du pays, acquérir le CP et exploiter une ligne de chemins de fer, combiner les deux lignes de chemins de fer et l'exploiter en tant que service public. Nous croyons que cela serait davantage dans l'intérêt public et que cela augmenterait les capacités de transport au pays.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Je crois que le comité connaît très bien le syndicat national des cultivateurs. Cependant, pour les dossiers, pourriez-vous nous dire combien de membres comptent votre syndicat, les produits en cause et, de quelle région proviennent vos membres?

**M. Easter:** Nous sommes un organisme national, administrés en vertu d'une charte accordée par le Parlement par le biais d'un bill privé. Nous sommes constitués dans tout le pays, sauf au Québec où il existe une association obligatoire des cultivateurs. L'adhésion à notre organisme est strictement volontaire et est basée sur les membres de la famille, c'est-à-dire le mari, la femme et les enfants âgés de 14 à 21 ans. Ils peuvent être membres en tant que famille et à titre individuel comme faisant partie de la famille. Notre syndicat compte 8,500 familles.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Easter. Est-ce dans tout le pays ou en Saskatchewan?

**M. Easter:** Il s'agit du nombre de membres dans tout le pays. Nous ne divisons pas vraiment le nombre de membres par région.

Les membres de notre syndicat produisent diverses denrées: bétail, céréales, cultures spéciales, toutes les denrées agricoles qui peuvent être produites sur une ferme. Nous sommes d'avis que les fermiers doivent être regroupés en une seule association nationale et non en associations provinciales et en associations basées sur le type de denrées.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Les propositions du rapport Gilson tendent à réaliser l'égalité, la justice et l'équilibre des ressources entre les différentes parties impliquées dans le milieu agricole et le milieu des transports.

On nous a fait remarquer au Manitoba que pour un agriculteur qui perdait sa récolte là-bas, cela prenait il y a dix ans... sur la base des données des dix dernières années... un



*[Texte]*

order to get back his cash operating costs for that year of crop that he lost. In 1982, they point out that it would take more than five years of net income in order to recover the cash operating outlay for that one year of crop he had lost. I found that a very interesting analogy. While it was taking farmers in Manitoba five years of net income just to get back the cash costs they had laid out to produce one crop year, at the same time... allegedly in the interest of equity and resource neutrality and all these other good things—the railways are getting their full investment costs returned to them in five years, at the same time that the farmer in Manitoba is just barely able to get the full return on one year's cash operating costs out of his net income. I wonder how you see this to be equitable or resource neutral or fair in any way.

**Mr. Easter:** If I could, in order to share the load of the questions among our group I direct that question to Stuart.

**Mr. S. Thiessen:** I believe it is quite evident that we are really operating under two sets of rules with respect to the prices that farmers receive for their products and the rates that the railways will be paid.

This bill, in effect, guarantees the railway companies a return on their capital that does not apply to farmers in the sale of their products. As we know, the margin of return to farming has been narrowing very drastically in recent years, so there really is no form of equity in that. What it does really is create a wider gap in terms of the farmer's return. What it does, instead of bringing the freight rates down on other commodities to what the level is on grain, it tends to bring grain up to the level of other commodities. In that way, of course—grain being a basic industry, particularly in the production of livestock—it simply means the grain producer is going to be transferring an increasing amount of his wealth from his sector into the livestock sector and into the transportation and industrial sector. So there really are two sets of rules. In one set you have an administered pricing structure for the establishment of railway freight rates, and you have a market system for the determination of farm prices, which fluctuate with the so-called law of supply and demand. So there really is no relationship.

• 1040

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse. Next Mr. Flis. Again I would remind members to try to make their questions brief and to cut down on the preambles.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. As a member of Parliament who grew up in Wadena, Saskatchewan, and family farmed here for 25 years, I did want a preamble, but since you are cutting us off, Mr. Chairman, I will not enlarge on the preamble.

But I am pleased that Mr. Althouse asked the membership question because what this committee is finding out is that we will hear from an organization who will give a certain position and, then, we go and talk to the individual farmers, who are

*[Traduction]*

an et un tiers de revenus nets pour rentrer dans les frais d'exploitation encourus au cours de cette année perdue. On fait remarquer qu'en 1982, cela prendrait au même agriculteur plus de cinq ans de revenus nets pour rentrer dans ses frais. J'ai trouvé cette analogie très intéressante. Alors que cela prend cinq ans à l'agriculteur du Manitoba pour rentrer dans ses frais d'exploitation après une récolte perdue, les chemins de fer eux, au nom de l'égalité et de l'équilibre des ressources et de toutes les autres bonnes raisons, récupèrent tous leurs investissements en cinq ans, en même temps que les agriculteurs du Manitoba parviennent à peine à rentrer dans les frais d'exploitation encourus au cours d'une récolte perdue. Je me demande comment vous pouvez trouver cela équitable, équilibré et juste.

**M. Easter:** Pour partager les questions également entre les membres du groupe, je vais adresser cette question à Stuart.

**M. S. Thiessen:** Je crois qu'il est très évident qu'il existe deux règles: les prix payés aux fermiers pour leurs produits et les tarifs accordés aux chemins de fer.

Ce projet de loi garantit effectivement aux chemins de fer un profit sur leur capital, mais la garantie ne s'applique pas aux agriculteurs qui vendent leurs produits. Comme nous le savons tous, la marge de profit des agriculteurs s'est rétrécie de façon importante ces dernières années, il n'existe donc aucune forme d'équité là-dedans. Cela revient effectivement à diminuer davantage les profits des agriculteurs. Au lieu de diminuer les frais de transport pour les autres produits afin de les ajuster à ceux du transport des céréales, on essaie de hausser les céréales au niveau des autres produits sur ce plan. Bien sûr, les céréales étant une industrie de base, surtout pour l'élevage du bétail, cela revient à forcer l'agriculteur à se départir d'une partie de sa richesse au profit du secteur de l'élevage, du transport et de l'industrie. De sorte qu'il existe effectivement deux séries de règles. Dans une série, vous avez une structure d'établissement des prix dûment administrée servant à établir les taux de fret des chemins de fer, et dans l'autre vous avez une formule axée sur le marché en vue de déterminer les prix à la ferme, qui suivent les fluctuations de ce que l'on appelle la loi de l'offre et la demande. Ainsi, il n'y a, en fait, aucune relation entre les deux.

**Le président:** Merci, monsieur Althouse. Le suivant est M. Flis. Une fois de plus, j'aimerais rappeler aux membres d'essayer de veiller à ce que leurs questions soient courtes et de réduire au minimum les préambules.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. En ma qualité de député ayant grandi à Wadena (Saskatchewan) au sein d'une famille d'agriculteurs installés à cet endroit depuis 25 ans, je voulais effectivement formuler un préambule, mais étant donné que vous nous coupez la parolez, monsieur le président, je ne le ferai pas.

Toutefois, je suis heureux que M. Althouse ait posé la question relative au nombre de membres, car les membres du comité sont en train de se rendre compte qu'ils entendront une organisation leur présentation sa position et ensuite, lorsque

*[Text]*

the members, and they will say they do not represent me; this is my view. I do not think we will get that from the NFU, but you mentioned that you had 8,500 family units across Canada. Is that correct?

**Mr. Easter:** Yes.

**Mr. Flis:** You said you did not have a breakdown by region, but could you give us a ballpark figure, more or less, as to how many family units you represent in Saskatchewan. I know it will not be accurate but just give us something for orientation.

**Mr. Easter:** About 4,000. 4,500—in that range.

**Mr. Flis:** But if you add husband, wife and children . . .

**Mr. Easter:** No, that is a family unit.

**Mr. Flis:** Yes, that is what I mean; the membership will be a little larger then.

**Mr. Easter:** Well, yes; you would be looking at 16,000 to 20,000.

**Mr. Flis:** Right. I think that helps the committee. Now, you did say that you were established by an Act of Parliament in 1969, I believe it was. Can you tell us when your membership was at its peak? In what year was it at its highest?

**Mr. Easter:** That is an interesting question because one of the things we often run up against as an organization is what we call the numbers game. I think it is important for me to emphasize that we are a voluntary organization which operates strictly on a direct membership fee. In other words, we do not claim people to be members of the organization because they happen to pay a check-off into the organization through legislation. Actually, even though I am from Prince Edward Island, I myself pay a membership into three or four organizations—three of which I do not really wish to. Voluntarily, however, I am a member of the Union. Our membership was at its peak in the mid-1970s at a very minimal membership fee. But in the last three years our membership has been continually increasing at a time when the number of farmers, sadly, has been decreasing. So we really believe that, when you take a cross-section of the farming population, you will find there is growing support for our organization, comprised of farmers across Canada. And we are fully confident on this issue that there are many farmers out there who are not on the dotted line of the membership form, but are very fully supportive of the National Farmers' Union with regard to our position on this bill.

*[Translation]*

nous allons parler aux différents agriculteurs, qui en sont les membres, ces derniers déclarent que l'organisation ne les représente pas; c'est mon avis. Je ne crois pas que ce sera le cas du Syndicat national des cultivateurs, mais vous avez mentionné que vous regroupiez 8,500 cellules familiales dans tout le Canada. Est-ce exact?

**M. Easter:** Oui.

**M. Flis:** Vous avez dit que vous ne disposiez pas de chiffres ventilés par région, mais pourriez-vous nous donner un chiffre approximatif concernant le nombre de cellules familiales que vous représentez en Saskatchewan. Je sais que le chiffre ne sera pas exact, mais j'aimerais que vous nous en donniez une idée.

**M. Easter:** Environ 4,000 à 4,500—par là.

**M. Flis:** Mais si vous ajoutez à cela le mari, la femme et les enfants . . .

**M. Easter:** Non, il s'agit d'une cellule familiale.

**M. Flis:** Oui, c'est ce que je veux dire: le nombre de membres est donc un peu plus important.

**M. Easter:** Eh bien, oui, il s'agit de 16,000 à 20,000 membres.

**M. Flis:** Exactement. Je crois qu'une telle précision sera utile au comité. Bon. Vous avez dit que votre syndicat a été créé par un acte du Parlement en 1969, je crois. Pouvez-vous nous dire à quel moment le nombre de vos membres a atteint son point culminant? En quelle année le syndicat comptait-il le plus de membres?

**M. Easter:** Il s'agit là d'une question intéressante, car une des choses auxquelles nous devons souvent faire face, en notre qualité d'organisation, est ce que nous appelons le «jeu des numéros». Je crois qu'il est important pour moi de souligner que nous constituons une organisation bénévole dont les activités sont strictement subventionnées à même des cotisations directes. En d'autres termes, nous ne prétendons pas que des gens sont membres de notre organisation simplement parce que, en vertu d'une loi, une cotisation est versée à notre organisation sous forme d'une déduction. En fait, bien que je demeure à l'Île-du-Prince-Édouard, je dois moi-même verser des cotisations à trois ou quatre organismes—et il y en a trois auxquels je ne veux pas vraiment contribuer. Toutefois, sur une base volontaire, je suis membre du syndicat. C'est au milieu des années 70 que nous comptions le plus de membres, lesquels acquittaient des cotisations très minimes. Mais au cours des trois dernières années, le nombre de nos membres s'est accru constamment, à une époque où le nombre de fermiers diminuait, ce qui est regrettable. Nous sommes donc vraiment convaincus du fait que, si vous prenez un échantillon de la population des milieux agricoles, vous vous rendrez compte que notre organisation, qui comprend des cultivateurs de tout le Canada, jouit d'un appui de plus en plus solide. En outre, nous sommes pleinement convaincus, à cet égard, que nombre de cultivateurs dont le nom ne figure pas sur la ligne pointillée du formulaire d'adhésion à notre syndicat appuient néanmoins pleinement la position du Syndicat national des cultivateurs à l'égard de ce projet de loi.



[Texte]

**Mr. Flis:** As someone who belongs to many voluntary organizations, paying the membership, I could not agree with you more. That is a very effective kind of organization. In your presentation, Mr. Easter, you did refer several times to national unity. This concerns not only me, but I am sure all members of this committee, representing all of Canada through Parliament. The last thing we want is any piece of legislation to create deep divisions. So I want to assure you that this committee is travelling across Canada for the sake of preserving national unity, for the sake of not creating divisions. And I want to tell you very honestly that, when we hear from one group taking a very opposite view of what you are taking, they give us the same argument—that is, that we will create deep divisions, etc. I am being very honest here. The last thing we want is to hurt any producer or to create deep divisions in this country. I am sure everyone sitting in this room shares that aim: we want to build this great country even greater.

But, Mr. Chairman, what I would like to establish is a Saskatchewan position. The provincial government will be appearing before this committee tomorrow. I think it will help us to put certain questions to the government. Can you tell us what the perception of the farmers in Saskatchewan is to the Government of Saskatchewan's perception. I do not want you to answer on behalf of the Government of Saskatchewan, no; but you are out there listening to the radio; you are watching television; you have your MLA representing you. What perception are your members getting as far as the Saskatchewan government's position.

**Mr. Easter:** That is a very good question, because it is really hard to determine what the Saskatchewan government's position is.

**An hon. Member:** It is a PC government.

**Mr. Easter:** Prior to the election, it was one thing; immediately after, it was another. I personally participated in two debates with representatives of the provincial government from Saskatchewan in this province, and I have yet to determine what really is their black-and-white position with regard to a Crow change or with regard to this bill. Some of our locals here from Saskatchewan, I am sure will be coming forward later, and they may be able to fill you in with more of a local perspective on the Saskatchewan government position.

With reference to your point on national unity, and seeing that you are the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, I will say that I think the process which the minister used with regard to coming forward with changes to the Crow statute and, indeed, coming up with this bill has been largely responsible for those divisions within the country. As well, I must point out to you that, in some of the debates I have been involved in with Transport Canada staff, that staff

[Traduction]

**M. Flis:** En ma qualité de cotisant à de nombreux organismes bénévoles, je suis pleinement de votre avis. Il s'agit d'un genre d'organisation très efficace. Dans votre exposé, monsieur Easter, vous avez fait plusieurs fois allusion à l'unité nationale. Une telle considération me préoccupe, tout comme, j'en suis sûr, l'ensemble des membres du comité, qui représentent l'ensemble du Canada par l'entremise du Parlement. La dernière chose que nous désirions est l'adoption d'un document législatif qui provoquerait des scissions marquées. Ainsi, permettez-moi de vous assurer que notre comité se déplace dans tout le Canada en vue de préserver l'unité nationale et de ne pas provoquer de telles scissions. Permettez-moi également de déclarer, très honnêtement que lorsque nous entendons un groupe prendre directement le contre-pied de la position que vous adoptez, les membres de ce groupe font valoir le même argument, c'est-à-dire que nous provoquerons des scissions marquées, etc. En ce moment, je suis très sincère avec vous. La dernière chose que nous désirions faire, c'est nuire à un producteur ou provoquer des scissions marquées au sein du pays. Je suis sûr que toutes les personnes ici présentes visent la réalisation d'un même objectif: nous désirons rendre notre grand pays encore plus grand.

Mais, monsieur le président, ce que j'aimerais établir, c'est le point de vue de la Saskatchewan. Des représentants du gouvernement provincial se présenteront demain devant notre comité. Je crois que cela nous aidera à poser certaines questions aux représentants du gouvernement. Pouvez-vous nous dire de quelle façon les cultivateurs de la Saskatchewan envisagent la position du gouvernement de la Saskatchewan. Je ne veux pas que vous me répondiez au nom du gouvernement provincial, non; mais vous écoutez la radio, vous regardez la télévision, vous êtes représentés par un député provincial. De quelle façon vos membres envisagent-ils la position adoptée par le gouvernement de la Saskatchewan.

**M. Easter:** Il s'agit là d'une très bonne question, car il est vraiment difficile de déterminer en quoi consiste la position du gouvernement de la Saskatchewan.

**Une voix:** C'est un gouvernement progressiste-conservateur.

**M. Easter:** Avant les élections, c'était une chose; immédiatement après, c'en était une autre. J'ai personnellement participé à deux débats avec des représentants du gouvernement provincial de la Saskatchewan et je n'ai pas encore déterminé en quoi consiste leur position bien arrêtée concernant une modification du tarif du Nid de Corbeau ou le projet de loi. Certaines de nos sections locales en Saskatchewan se présenteront plus tard, et il est possible que leurs représentants soient en mesure de vous fournir une perspective plus locale en ce qui a trait à la position adoptée par le gouvernement de la Saskatchewan.

En ce qui concerne l'unité nationale que vous avez mentionnée, et comme vous êtes le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je dirai que, selon moi, la façon dont le ministre a présenté les changements qu'il proposait d'apporter à la réglementation du tarif du Nid-de-Corbeau et, en fait, la façon dont il a présenté ce projet de loi ont contribué, pour une bonne part, à susciter des scissions au sein du Canada. De la même façon, permettez-moi de souligner que, dans certaines

## [Text]

themselves have raised the point in western Canada that if Quebec is supporting the present Crow statute then you, as westerners, should be suspicious. Now that is a federal representative of the Crown in my opinion trying to drive an English-French wedge into this issue, which does not speak well for national unity on the part of Transport Canada and I am gravely concerned about that.

**Mr. Flis:** My French colleagues are here with this committee travelling across Canada, and I think you will change your perception after you have had an opportunity to discuss this matter with them in the corridors or here.

I would like to pursue my last question a little further about determining the Saskatchewan position. It is our understanding that the Saskatchewan Pool represents the largest majority of the producers of Saskatchewan. Again I have the same kind of question, and I do not want you to answer on their behalf, as they will appear before us and we will be putting questions to them, but are you clear as far as what their position is?

**Mr. Easter:** I think I would leave what their position is up to the representatives of Saskpool. Many members, or I guess all our members really who are in this province, are also members of the Saskatchewan Pool and I think we, as an organization, believe in the co-operative system and have supported the development of co-ops. Our concern over the procedure the Saskpool has followed with regard to hearings and so on about this issue goes right back to the original person who, at the time he was promoting pools in Canada, argued that one of the dangers they had to watch for was that the pool was set up as, really, a business co-operative. When they would involve themselves in farm policy issues—although they are not a farm organization but are a commercial organization with very definite commercial interests—they would find they were possibly driving themselves apart. We are extremely concerned about that right now.

• 1050

**Mr. Flis:** So the pool, I understand, did serve a—last question? Okay. I will change that and ask the final question.

I think your presentation has been very clear on where your organization stands, and it is really the status quo. Do not touch the Crow. But supposing, after the committee travels across the country and if we cannot get that through Parliament, what would be your second best? Which would be in the best interests—and I am serious, now—in the best interests of your members? What would be the second best? Would it be Bill C-155, payment to the railways? Would it be Bill C-155, payment to producers? Bill C-155, freedom of choice? Or 50-50?

## [Translation]

des discussions que j'ai menées avec des employés de Transports Canada, ces employés eux-mêmes ont allégué, dans l'ouest du Canada, que si le Québec appuyait la réglementation actuelle concernant le tarif du Nid-de-Corbeau alors vous, gens de l'ouest du Canada, devriez vous méfier. En fait, à mon avis, ce faisant, un représentant fédéral de la Couronne essaie de brouiller les anglophones et les francophones à l'égard de cette question; son attitude ne dénote rien de bien en ce qui concerne la façon dont Transport Canada essaie de promouvoir l'unité nationale, et ce fait me préoccupe grandement.

**M. Flis:** Mes collègues francophones présents ici voyagent avec le comité dans tout le Canada, et je crois que vous changerez d'avis une fois que vous aurez eu l'occasion de discuter de cette question avec eux, ici ou dans les corridors.

J'aimerais approfondir un peu ma dernière question concernant la position du gouvernement de la Saskatchewan. Nous croyons savoir que le syndicat de la Saskatchewan représente la vaste majorité des producteurs de cette province. Une fois de plus, j'aimerais poser un genre de question analogue, et je ne veux pas que vous répondiez en leur nom, étant êtes-vous bien sensibilisés à leur position?

**M. Easter:** Je crois que je m'en remettrai aux représentants du syndicat de la Saskatchewan en ce qui concerne leur position. Nombre de membres, ou, j'imagine tous nos membres qui se trouvent dans cette province, font également partie du syndicat de la Saskatchewan et je crois que nous, nous, en notre qualité d'organisation, croyons en un tel système coopératif et nous avons appuyé la mise sur pied de coopératives. Nous nous préoccuons de la procédure adoptée par le syndicat de la Saskatchewan en ce qui concerne les audiences et tout le reste ayant trait à cette question depuis l'époque où la première personne qui menait une campagne de promotion des syndicats au Canada alléguait que l'un des dangers dont il fallait être à l'affût était que le syndicat se constitue, en réalité, comme une coopérative commerciale. Si le syndicat s'attache à des questions liées à la politique agricole—quoiqu'il ne s'agisse pas d'une organisation agricole, mais plutôt d'une organisation commerciale ayant des intérêts commerciaux très définis—il se rendra compte qu'il est peut-être en train de se désagréger. Cette question nous préoccupe beaucoup à l'heure actuelle.

**M. Flis:** Si je comprends bien, le pool a demandé une dernière question. Très bien. Je changerai cela et je poserai la question finale.

Je crois que vous avez exposé très clairement votre position: Le statu quo. Vous ne voulez aucun changement au tarif du Nid-de-Corbeau. Cependant, supposez que, une fois que le Comité aura fini de se déplacer d'une région à l'autre du pays, le projet de loi n'est pas adopté par le Parlement, quel serait votre deuxième choix? Quelle autre solution servirait le mieux, je parle sérieusement, maintenant, les intérêts de vos membres? Quelle serait cette autre solution? Serait-ce le projet de loi C-155, prévoyant le paiement aux sociétés ferroviaires, ou le projet de loi C-155, prévoyant le paiement aux producteurs, ou le projet de loi C-155, prévoyant la liberté de choix ou la proposition 50-50?



[Texte]

**Mr. Easter:** Our position, and let me be very clear, is—again I come back to the process that has been used, I call it a conditioning process, in which I think Canadians in general have been conditioned for five years or longer by railway companies and by transport people out of the federal government to really believe, by reading it daily in the newspaper, that railways are losing money and it is because of that that you are having difficulty moving your grain and so on. We have been, I think, conditioned to believe that there are railway losses. We maintain there are not, to the great extent that they are stated.

So the whole process has been set up, I think, and designed to discuss technicalities of a procedure that the federal government wants. Whether the payment be to producers or railways, that is not the real issue. The real issue is whether we will have a national transportation system in this country that operates to the benefit of Canadians—to me, an easterner, as well as many of the westerners in this room, and to some of the members of Parliament here that are living in central Canada. A national transportation system set up to meet the needs of Canadians, a transportation system that is unique to the needs of Canada. We are very different from the United States. We have the Rocky Mountain barrier, we have the Great Lakes, and we grow our product far from port. So we have a transportation system that has to be different.

The system we envisage is one that operates on the motive of providing regional development and national unity, and taking the products and the great potential that we have in mineral wealth in this country as well, and the agricultural industry, and moving that product to market at the best advantage to primary producers and at best advantage to Canadians.

We can do that, we believe, with the Crow rate in place as it is presently constituted and expanded to other agricultural industries, because our agricultural industry is different as well from some of the other sectors. We can improve that railway system with the Crow in place right now, and having the railways live up to their obligations.

One last point, Mr. Chairman . . . Where is the chairman?

**Mr. Flis:** I want to assure you, Mr. Easter, when we change chairmen, they do not change their political affiliation.

**Mr. Easter:** I see. That is all right, I will leave it at that.

**Mr. Flis:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Flis. Mr. McKnight, five minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Easter, in your brief I notice that you put forward a proposal to include other crops that are not presently under the statutory rate, and the produce and the manufactured products of those other grains or crops. How much would that add in

[Traduction]

**M. Easter:** Notre position est très claire. J'aimerais revenir sur le processus; je l'appellerai un processus de conditionnement, qui a été utilisé à l'endroit des Canadiens, en général. Depuis cinq ans ou plus, dans les journaux, les sociétés ferroviaires et les gens du ministère fédéral des Transport essaient de faire croire au public que les sociétés ferroviaires perdent de l'argent et que c'est à cause de cela que nous avons de la difficulté à faire transporter les céréales, etc. Selon moi, on nous a conditionnés à croire que les sociétés ferroviaires perdent de l'argent. Nous maintenons que ce n'est pas vrai, du moins pas dans la mesure où elles le prétendent.

Je pense que tout ce processus a été monté pour permettre au gouvernement fédéral de discuter des questions de forme relativement au projet de loi qu'il désire faire adopter. Le vrai problème ne réside pas dans le choix entre le paiement aux producteurs ou le paiement aux sociétés ferroviaires. Le vrai problème est de savoir si nous aurons, dans ce pays, un réseau de transport national qui servira les intérêts des Canadiens, mes intérêts, en tant que producteur de l'Est, ceux de nombreux participants de l'Ouest qui sont ici dans cette salle et ceux de certains membres du Parlement qui vivent dans le centre du Canada. Nous avons besoin d'un réseau de transport national qui satisfasse les besoins des Canadiens, qui soit parfaitement adapté aux besoins du Canada. Nos besoins diffèrent de ceux de nos voisins du sud. Nous avons les montagnes Rocheuses à traverser, nous avons les Grands Lacs, et les producteurs sont situés loin des ports. Donc, notre réseau de transport doit être différent.

Le système, tel que nous le concevons, doit favoriser le développement régional et l'unité nationale et, pensons aux produits agricoles et à la richesse minérale potentielle du pays, permettre d'acheminer ces produits vers les marchés au mieux des intérêts des producteurs primaires et au mieux des intérêts des Canadiens.

Selon nous, nous pouvons atteindre cet objectif en nous appuyant sur le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il est appliqué à l'heure actuelle et en l'étendant à d'autres produits agricoles, car notre industrie agricole diffère de certains autres secteurs. Nous pouvons améliorer le réseau ferroviaire à l'aide du tarif existant du Nid-de-Corbeau et en obligeant les sociétés ferroviaires à respecter leurs engagements.

Un dernier point, monsieur le président . . . Où est le président?

**M. Flis:** Je peux vous assurer, monsieur Easter, que, lorsque nous changeons de président, nous ne changeons pas d'affiliation politique.

**M. Easter:** Je vois. C'est très bien, je terminerai ici.

**M. Flis:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Flis. Monsieur McKnight, cinq minutes.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Easter, je remarque que, dans votre exposé, vous proposez d'inclure d'autres cultures qui ne sont pas visées à l'heure actuelle par le tarif statutaire, ainsi que les produits transformés de ces autres céréales ou cultures. Quelle augmen-

[Text]

cost to the railroads, if those products—and if you could maybe tell us what some of those products would be—what would be the increase in that cost?

**Mr. Easter:** I do not have an exact figure on what that would add, but again, in reference to the previous answer, I think if you look at what products we can export out of this country and do it profitably and contribute to our gross national product, then I think many of those products could in fact do that if we design a transportation system in Canada that makes it possible for us to compete . . .

**Mr. McKnight:** Right now, with the system we have, you must have some idea of the cost. I mean, you have put forward something that I think should certainly be considered by this committee and by the government: to add those products to the movement as it presently exists, under the same rate. So you must have some idea of the additional cost. Because there is going to be a cost or a loss of revenue, to either the railroads or a subsidy paid by the taxpayers of Canada. So you must have some idea, when you put forward a major proposal like that.

**Mr. Easter:** I do not know if Stuart has the figures at the tip of his finger, but I will direct that to him.

**Mr. Thiesson:** I think the total volume of the alternate crops up to this point is minimal, but we are submitting—now, you are making an assumption that you know the cost now, relative to the claimed losses of the railway companies for moving grain. We submit that may not necessarily be an accurate assessment of what the costs are, as you refer to them.

**Mr. McKnight:** We know the commercial rate for the movement of those goods now, and we know the Crow rate.

**Mr. Thiesson:** Oh, well, the commercial rate is not necessarily the cost.

**Mr. McKnight:** No, but there is a loss in revenue from someplace if those crops are put under the statutory rate.

**Mr. Thiesson:** May I refer you to pages 29 and 30 of our submission, the very last paragraph on page 29? We are making an example here.

Net income of CP Rail for 1981 was \$127.2 million. Its claimed losses to the Railway Transport Committee for 1981 were . . .

They are listed there, as follows. They claimed actual losses of about \$148.8 million.

These 1981 claimed losses exceeded CP's net income as did the actual payments received. Of \$129.3 million payments received in 1982, \$117.6 million was for Prairie rail lines. Considering that grain movement constitutes approximately 20% of freight volume moved by the railway, the contribution to railway net income from public payments seems to be extremely generous.

[Translation]

tation de coûts cela signifierait-il pour les sociétés ferroviaires, si on ajoutait ces produits? Peut-être, pourriez-vous nous nommer certains de ces produits.

**M. Easter:** Je ne sais pas exactement quelle augmentation de coûts cela signifierait, mais, si je m'en rapporte à ma réponse précédente, je crois que si vous regardez les produits qui peuvent être exportés avec profits et contribuer à l'accroissement du produit national brut, et je crois que c'est le cas de nombreux produits, il faut disposer d'un système de transport qui nous permette d'être concurrentiels.

**M. McKnight:** À l'heure actuelle, avec le système que nous avons, vous devez bien avoir une idée du coût. À mon avis, vous avez fait une proposition qui devrait être certainement examinée par ce Comité et par le gouvernement: Ajouter des produits à la liste de ceux actuellement visés par le tarif. Donc, vous devez avoir une idée du coût additionnel que cela entraînerait, car il en résultera sûrement un coût supplémentaire ou une perte de revenus pour les sociétés ferroviaires, ou un accroissement de la subvention payée par les contribuables du Canada. Lorsque vous faites une proposition de ce genre, vous devez bien avoir une idée des coûts additionnels.

**M. Easter:** Je ne sais pas si Stuart a les chiffres en mains, mais je lui passe la question.

**M. Thiesson:** Je crois que le volume total des cultures de remplacement est minime jusqu'à maintenant, mais nous soutenons . . . Bon, vous supposez que vous avez le montant des pertes encourues par les sociétés ferroviaires relativement au transport des céréales. Nous soutenons que ce n'est pas nécessairement une évaluation juste des coûts.

**M. McKnight:** Nous connaissons le tarif commercial pour le transport de ces marchandises et nous connaissons le tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Thiesson:** Oui, mais le tarif commercial ne reflète pas nécessairement les coûts.

**M. McKnight:** Non, mais il y aura une perte de revenus si ces cultures sont incluses dans la liste des produits visés par le tarif statuaire.

**M. Thiesson:** Puis-je vous renvoyer aux pages 29 et 30 de notre exposé, au dernier paragraphe de la page 29? Nous donnons un exemple.

CP Rail a réalisé, en 1981, un revenu net de 127,2 millions de dollars. Cette société a soutenu auprès du Comité sur le transport ferroviaire que ses pertes étaient de . . .

Ces pertes sont énumérées ici, comme suit. Elles s'élèvent à 148,8 millions de dollars.

Les pertes du Canadien Pacifique, en 1981, ont été supérieure à son revenu net, tout comme les paiements que la société a reçus. Des paiements de 129,3 millions de dollars qu'elle a reçus en 1982, 117,6 millions de dollars étaient pour le réseau ferroviaire des Prairies. Si l'on considère que l'acheminement des céréales constitue environ 20 p. 100 du volume des marchandises transportées par cette société ferroviaire, la contribution à son revenu net provenant des paiements du gouvernement fédéral semble extrêmement généreuse.



*[Texte]*

The same held true for CN. They had—CP, again—in other words, they had \$61.9 million. This is out of their financial report . . .

**Mr. McKnight:** Mr. Thiesson, what you are then saying is that you do not know what the loss to someone—there has to be a loss if these are included.

**Mr. Thiesson:** We do not know, and we submit you do not know either.

**Mr. McKnight:** I would just like to say that I did not make the proposal. You came forward with the proposal and I thought that you would have some figures that would be able to make it so that the committee could discuss and come to a conclusion on.

**Mr. Thiesson:** We are talking about costs, and we submit that you cannot tell us what the cost is going to be to farmers in the rural communities of the loss of Crow in the movement of export grain, if this bill goes through. What is the cost going to be? What it really represents is a proposal for a massive transfer of farm net income into the railway sector, into the transportation and the industrial sector.

**Mr. McKnight:** You do not have any disagreement on this side of the table. We did not draft the bill, Mr. Thiesson.

I would like to go on, Mr. Chairman, if I could.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Final question.

**Mr. McKnight:** I notice in your brief, where you talked about the increase in handling tariffs and the cost to producers—would I take it from that that you would be in favour, as some other people are, of more producer cars being made available to producers? I mean, this is not a new proposal. Justice Emmett Hall, in his Hall report, made reference to producer cars and the advantage that could be derived from the use of those cars by producers. Does the NFU have a view on that?

• 1100

**Mr. S. Thiessen:** The producer car, their order book, is an historic right that has been established way back to 1902. We have always maintained that this right ought to continue to exist for the use of producers.

I believe there has been an allocation of approximately 5% of available cars made for the use of producers in a shipment of producer cars. This amount seems to have been working fairly well up to the present time. I think it can probably remain on that. I believe it is something that needs to be reviewed between the operations of the Wheat Board, the Canadian Grain Commission, and so forth.

You could, presumably and technically—particularly when you have open quotas and this kind of thing or open market grains, the movement of open market grains—you could have a position where the wholesale use or wide open use of producer cars could, in fact, affect the amount of grain going

*[Traduction]*

Le Canadien National est dans la même situation. Le Canadien Pacifique avait, en d'autres mots, 61,9 millions de dollars. Ce chiffre est tiré de son rapport financier.

**M. McKnight:** Monsieur Thiesson, ce que vous me dites alors, c'est que vous ne connaissez pas la perte que votre proposition occasionnerait. Il y aura sûrement une perte si ces produits sont inclus.

**M. Thiesson:** Nous ne le savons pas et nous soutenons que vous ne le savez pas non plus.

**M. McKnight:** Ce n'est pas qui ai fait cette proposition. Vous l'avez faite et je croyais que vous auriez des chiffres qui permettraient au Comité de discuter de la question et d'en venir à une conclusion.

**M. Thiesson:** Nous parlons de coûts, et nous soutenons que vous ne pouvez pas nous dire quel coût la perte du tarif du Nid-de-Corbeau occasionnera aux agriculteurs des localités rurales relativement à l'acheminement des céréales, si le projet de loi est adopté. Quel en sera le coût pour les agriculteurs? Ce que le projet représente réellement, c'est un transfert massif du revenu net agricole vers le secteur du transport ferroviaire, le secteur des transport et le secteur industriel.

**M. McKnight:** Personne ne vous contredit, de ce côté-ci de la table. Nous n'avons pas rédigé le projet de loi, monsieur Thiesson.

J'aimerais continuer, monsieur le président, si je peux.

**Le président suppléant (M. Neil):** Une dernière question.

**M. McKnight:** J'ai remarqué, dans votre exposé, que vous parlez de l'augmentation des tarifs de manutention et du coût aux producteurs. Puis-je en conclure que, à l'instar de certaines autres personnes, vous êtes d'accord pour qu'on mette davantage de wagons des producteurs à la disposition des producteurs? Enfin, ce n'est pas une nouvelle proposition. Dans son rapport, le juge Emmet Hall a parlé des wagons des producteurs et des avantages qui pourraient découler de l'utilisation de ces wagons par les producteurs. Le Syndicat national des cultivateurs a-t-il une opinion à ce sujet?

**M. S. Thiessen:** Le droit, pour les producteurs, de posséder des wagons, qui constituent en quelque sorte leur livre de commande, est un droit historique établi depuis 1902. Nous avons toujours soutenu que ce droit doit être maintenu.

Je crois savoir qu'on a alloué aux producteurs environ 5 p. 100 des wagons disponibles dans les convois de wagons des producteurs. Ce chiffre semble, jusqu'à maintenant, avoir été raisonnable et, à mon avis, on peut le maintenir à ce niveau. Selon moi, il doit être révisé dans le cadre des activités de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains, etc.

On peut supposer que, du point de vue technique, notamment lorsqu'il y a des contingents ouverts ou des céréales destinées au marché libre qui sont transportées, l'utilisation générale ou totalement libre des wagons des producteurs pourrait, en fait, influencer sur la quantité de céréales transpor-

[Text]

through the pipeline for which there is not a market. That in turn would tie up your grain handling facilities, and would not contribute toward the efficiency of the grain system.

**Mr. McKnight:** The 5% allocation your organization feels is adequate, but maybe should be reviewed, looking at . . .

**Mr. S. Thiessen:** I think for the moment it is adequate. I understand from the chief commissioner that the number of producer cars in the last crop year was approximately the same as in the previous crop year, so it seems to be working reasonably well.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. McKnight. Mr. Hovdebo, five minutes, followed by Mr. Tessier.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

I was interested in your reference to the safety net on page 12 of your brief, where you suggest that this is ludicrous and unrealistic and punitive. I wonder if you could expand on that just a little bit by giving us an example of what might happen if that particular amendment were to go through as a safety net. I gather you are referring to the basket price there.

**Mr. S. Thiessen:** The basket price on farm grains in this province, I believe, for 1981-1982 or somewhere in there was about \$170 a tonne. If you took a 10% figure of that, it would be \$17 a tonne, which would be the maximum freight chargeable against the movement of grain. If you applied that uniformly to all grains, you can understand that \$17 a tonne applied against feed barley or feed wheat or feed oats would be a considerably higher percentage figure than 10% of the value of that grain, as it might be against, say, rapeseed or flax seed, which would run over \$300 a ton.

So in that sense, it is a very inequitable kind of freight assessment to try to follow. It simply distorts the value. Of course, I can see from the standpoint of the users of feed grains that would be ideal, because it would depress still further the farm gate price for feed grains than is visualized through any system, practically.

So I see that it is not much of a safety net, because the farmer who has a bad crop or who has low-grade grain, the safety net would have a pretty big hole in it for him.

**Mr. Hovdebo:** Okay. What do you think will be the effect on production of that particular process being done in that particular way? Secondly, what happens to the 31.1 million cap? Is this added before or after the net, in your calculations?

**Mr. S. Thiessen:** Well, I have not added beyond the 31; I am just using it as a straight 10% figure. I am not certain how you would figure out exactly where it would fall. But if shipments went beyond the 31.1, presumably it would be in for future adjustments; it would be based on estimates, and this kind of thing.

[Translation]

tées dans le réseau pour lesquelles il n'y aurait pas de marché. À son tour, cette situation immobiliserait le réseau de manutention des céréales et n'améliorerait en rien l'efficacité du réseau céréalier.

**M. McKnight:** Le chiffre de 5 p. 100 qui, selon votre organisme, est satisfaisant, mais devrait peut-être être révisé, compte tenu . . .

**M. S. Thiessen:** Il l'est, pour l'heure. Le commissaire en chef m'a dit que, la dernière campagne agricole, le nombre de wagons des producteurs était à peu près le même que la campagne précédente. Il semble donc être assez raisonnable.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie, monsieur McKnight. Monsieur Hovdebo, vous disposez de cinq minutes, puis, la parole sera à vous, monsieur Tessier.

**M. Hovdebo:** Je vous remercie, monsieur le président.

En ce qui a trait à la clause de protection mentionnée à la page 12 de votre mémoire, clause que vous qualifiez de ridicule, d'irréaliste et de répressive, j'aimerais que vous précisiez votre pensée par un exemple de ce qui arriverait si cette clause particulièrement était adoptée. Je crois comprendre que vous y faites référence au prix forfaitaire.

**M. S. Thiessen:** Je crois que le prix forfaitaire des céréales dans cette province s'établissait, vers 1981-1982, à quelque \$170 la tonne. Le tarif maximal applicable au transport de ces céréales s'établirait à \$17 la tonne si l'on utilisait le chiffre de 10 p. 100. Si ce chiffre s'appliquait uniformément à toutes les céréales, le montant de \$17 la tonne relativement à l'orge, au blé ou à l'avoine de qualité fourragère correspondrait à un pourcentage nettement plus élevé que le chiffre de 10 p. 100 de la valeur de ces céréales, par rapport à ce qu'il représenterait pour le colza ou le lin, par exemple, dont le prix dépasse \$300 la tonne.

Dans ce contexte, cette évaluation du tarif marchandise est extrêmement inéquitable. Elle fausse complètement la valeur des produits. Je comprends que, du point de vue des consommateurs de céréales fourragères, cette formule serait idéale, puisqu'elle réduirait encore davantage le prix à la production des céréales fourragères qui seraient transportées dans quelque réseau que ce soit.

C'est pourquoi je considère que cette clause de protection n'en est pas vraiment une, puisqu'elle ne protégerait pas adéquatement l'agriculteur qui aurait une mauvaise récolte ou moissonnerait des céréales de qualité inférieure.

**M. Hovdebo:** Je comprends. Quel effet ce processus particulier aurait-il sur la production s'il était appliqué de cette façon? Que fait-on avec le plafond de 31.1 millions de tonnes? Est-il inclus dans le calcul relatif à la clause de protection?

**M. S. Thiessen:** Je n'ai rien calculé au-delà de 31 millions de tonnes et je me suis contenté d'appliquer ce pourcentage de 10 p. 100. Je ne sais pas au juste ce qui en adviendrait. Cependant, si les expéditions dépassaient 31.1 millions de tonnes, on peut supposer qu'il faudrait procéder à des ajustements, sur la base d'évaluations.



## [Texte]

I think what it would do to production is it would encourage farmers, wherever possible, to produce high-valued grains in order to minimize the impact of the freight rate on their net income.

**Mr. Hovdebo:** Reduce barley and oats?

**Mr. S. Thiessen:** Yes. I would think so.

**Mr. Hovdebo:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Monsieur Tessier, cinq minutes s'il vous plaît.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Easter vous parlez, en particulier dans votre mémoire à la page 3, de la faillite du gouvernement fédéral pour en arriver à un consensus. Admettez que pour nous, les alliés du Centre et de l'Est, notre grande surprise ici dans l'Ouest, c'est de trouver beaucoup de divisions. La multiplication des organisations en est, à notre avis, une illustration parfaite. D'après vous, est-il possible d'en arriver à un compromis appuyé par un consensus suffisant, ici dans l'Ouest? Qui devrait assumer le leadership pour arriver à ce consensus et à ce compromis? Et s'il y en a qui ont le cœur de vouloir s'attaquer à ce consensus et à ce compromis, cela prendrait combien de temps?

**The Chairman:** Mr. Easter.

**Mr. Easter:** First, I think what we see is really the major conflict between the industrial sector and the agricultural sector of our country. What we are gravely concerned about in the whole effort to come to a consensus is that almost everything that has been proposed and the terms of reference, even for the Gilson consultations, were designed in such a way as to trade off the agriculture sector in favour of the industrial sector, but in doing that to try to create the illusion and drive divisions into agricultural groups that livestock in western Canada would gain because the Crow would be changed.

That kind of atmosphere was the way these discussions have taken since the beginning. That kind of atmosphere was really created by the terms of reference that the Minister of Transport set up for those initial consultations. What it really boils down to is the agricultural sector being traded off in favour of the industrial sector. This has been part of our history in this country, because we do not have a national agricultural policy designed to use the great potential we have in agriculture.

Now, in terms of coming to a compromise, I think yes, indeed, that could be done if the federal government would completely disregard this bill, look back to some of the recommendations made by the Hall commission, and discuss development of an agricultural policy or an industrial policy within Canada that is complementary to agriculture—two policies, one being complementary to the other so that farmers in this country can live and prosper and contribute to our country in terms of gross national product and include, in terms of profitability, buying Canadian goods and so on.

## [Traduction]

A mon avis, pour ce qui est des répercussions sur la production, cela inciterait les agriculteurs, partout où c'est possible, à produire des céréales de première qualité de sorte à perdre le moins de revenu net possible à cause de tarif marchandise.

**M. Hovdebo:** Vous voulez dire qu'ils devraient réduire la production d'orge et d'avoine?

**M. S. Thiessen:** Oui. C'est ce qu'ils devraient faire.

**M. Hovdebo:** Je vous remercie, monsieur Thiessen, et vous aussi, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie.

Mr. Tessier, you have five minutes.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Easter, on page 13 of your brief you mention particularly that the federal government has failed to get a consensus. You have to admit that we, your allies of the centre and the east, were extremely surprised to find so many divisions in the west. We feel that the great number of existing organizations is a perfect example of that. Do you think that here, in the west, a compromise could be worked out on the basis of a satisfying consensus? Who should lead that search for consensus and compromise? And, if anybody has guts enough to try to establish that consensus and compromise, how long would it take?

**Le président:** La parole est à vous, monsieur Easter.

**M. Easter:** En premier lieu, je crois que nous assistons à un conflit important entre les secteurs industriel et agricole du pays. Ce qui nous inquiète vivement, dans toute cette recherche pour établir un consensus, c'est que la quasi-totalité des mesures proposées et des modalités, même en ce qui a trait aux consultations en vue du rapport Gilson, ont été conçues de sorte à favoriser le secteur industriel au détriment de celui de l'agriculture, tout en donnant l'illusion aux organismes agricoles que les éleveurs de l'Ouest canadien bénéficieraient d'un changement du tarif du Nid-de-Corbeau, et en créant des dissensions à ce sujet au sein de ces groupes.

Voilà quelle a été l'atmosphère entourant toutes ces discussions depuis le début. Cette atmosphère découle, en fait, des modalités que le ministre des Transports a fixées pour les consultations initiales. Tout se ramène à favoriser le secteur de l'industrie au détriment du secteur de l'agriculture. Cela s'inscrit dans l'histoire du pays, parce que nous n'avons aucune politique agricole nationale visant à optimiser le potentiel énorme de l'agriculture.

Pour ce qui est d'un compromis, je crois qu'on pourrait arriver à l'établir si le gouvernement fédéral laissait complètement tomber ce projet de loi, qu'il réexaminait certaines des recommandations faites par la Commission Hall et qu'il discutait de l'établissement d'une politique agricole, ou d'une politique industrielle canadienne qui serait le complément de l'agriculture, c'est-à-dire de deux politiques dont l'une serait complémentaire à l'autre qui ferait en sorte que les agriculteurs du pays prospèrent et apportent leur contribution au produit national brut, ce qui comprend, en termes de rentabilité, l'achat de produits canadiens.

[Text]

[Translation]

• 1110

In that way, I think a compromise could be found. But there is absolutely no way with this bill that you are going to find a position of compromise because the way the bill is designed, it is not only designed to cause conflict between industry and agriculture, it is designed to cause conflict between different agricultural commodity groups. They end up fighting and splitting up with one another because everyone is saying, well, we are going to get a bad deal; let us try to get the best of a bad deal for our commodity. That just causes further conflict, further disruption and further conflict within Canada.

**Le président:** Monsieur Tessier, votre dernière question s'il vous plaît.

**M. Tessier:** Je voudrais simplement continuer à propos du dilemme que M. Easter vient de nous poser. Vous nous dites qu'il y a un choix à faire entre l'industrie et l'agriculture. Mais si l'avenir est à l'exportation, au fond, ne doit-on pas résoudre ce dilemme pour aboutir à un compromis? Franchement, si vous avez le cœur à faire face au dilemme, votre Association ne veut-elle pas simplement se faire l'instrument de résistance au changement? Et, ce faisant, nous n'arriverons pas à résoudre le problème tant sur le plan de l'économie que sur celui de la stabilité de l'agriculture dans l'Ouest!

**The Chairman:** Mr. Easter.

**Mr. Easter:** Ever since, I think, our founding convention in 1969, this organization has been at the forefront in terms of developing an agricultural policy that is consistent right across Canada and putting that policy before the federal government. A policy that is designed to enhance the family farm, enhance agricultural growth in all regions of the country, and make us a great exporting nation in terms of agricultural products. But the federal government has seemed to ignore those proposals.

We as an organization have not, and I emphasize this, have not just provided resistance. The impression is left in this debate that we are taking the position, just keep the Crow and we are not willing to discuss anything else. That, in fact, is an impression that—I do not know how it has been created, but that is not in fact the case.

A good many years ago, five years ago—somewhere in that vicinity—we presented proposals to the federal government in terms of transportation, improving the bottlenecks that were in the system, indicating how a national transportation system could be set up that would benefit agriculture and also benefit industry. The federal government ignored that as well because what they seem bent on in this country, similar to the Americans, is building industrial growth on the backs of agriculture producers. We just cannot accept that kind of a government policy.

But very definitely, this organization has provided a consistent policy platform that is designed to enhance family farmers' livelihoods, rural community growth, and indeed the

De cette façon, je crois que vous pourriez en arriver à un compromis. Mais, avec ce projet de loi, il n'y a absolument aucune façon d'en arriver à un compromis, car vu la façon dont il est conçu, il suscite des conflits non seulement entre l'industrie et l'agriculture, mais aussi entre les divers groupes de producteurs agricoles. Ils finissent par se disputer entre eux et se désunir, parce que tout le monde se dit: nous ne ferons pas un bon marché; essayons de nous en tirer et d'obtenir le plus possible pour notre produit. Cette façon de penser ne fait que causer plus de désaccords, plus de ruptures et plus de conflits à l'intérieur du Canada.

**The Chairman:** Mr. Tessier, your final question, please.

**Mr. Tessier:** I simply would like to say a few words about the dilemma noted by Mr. Easter. You tell us we have to choose between industry and agriculture. But, if the export trade is the thing of the future, should we not resolve this dilemma to reach a compromise? Frankly, if you feel like facing this dilemma, is it not simply that your organization wants to serve as the instrument of resistance to change? In so doing, we will never get around to solving the problem, both with respect to the economy and the stability of agriculture in the west!

**Le président:** Monsieur Easter.

**M. Easter:** Depuis notre congrès de fondation en 1969, je crois, cette association a été à l'avant-garde pour ce qui est d'élaborer une politique agricole uniforme pour tout le Canada et soumettre cette politique au gouvernement fédéral. La politique en question est conçue pour favoriser les fermes familiales, encourager le développement agricole dans toutes les régions du pays et faire de nous de grands exportateurs de produits agricoles. Mais, le gouvernement fédéral n'a pas semblé tenir compte de la politique proposée.

Nous, en tant qu'organisation, n'avons pas simplement, et j'insiste, n'avons pas simplement offert de la résistance. Le présent débat laisse l'impression que, tout ce que nous voulons c'est conserver la subvention du Nid-de-Corbeau, sans discuter d'autre chose. En fait, c'est une impression que—je ne sais pas comment elle a été créée, mais ce n'est vraiment pas le cas.

Il y a un bon nombre d'années, cinq ans peut-être, ou quelque chose comme cela, nous avons présenté des propositions au gouvernement fédéral en ce qui concerne le transport et l'élimination des embouteillages qui existaient dans le système, indiquant comment un système de transport national pourrait être établi pour profiter à l'agriculture aussi bien qu'à l'industrie. Le gouvernement fédéral n'a pas plus tenu compte de ces propositions parce que, dans ce pays, tout comme aux États-Unis, on a tendance à développer les entreprises industrielles au détriment des producteurs agricoles. Nous ne pouvons simplement pas accepter ce genre de politique de la part du gouvernement.

Mais, il est certain que cette organisation a toujours prôné la même politique, qui est conçue pour améliorer les moyens de subsistance des familles de cultivateurs, développer les communautés rurales et, en fait, développer le pays tout entier,



## [Texte]

growth of the total country through a national agricultural policy complementary with industrial policy.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Easter and Mr. Tessier. Mr. Hargrave.

• 1120

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. To the witnesses, it is my impression, Mr. Easter, that the National Farmers' Union did not participate in the whole Gilson process or, possibly, in the various task forces which were undertaken for various specific purposes towards the end of the Gilson discussions . . . all of which took place in the spring of 1982.

Now today, on behalf of the National Farmers' Union, you came forward with what I would call a very critical and hard-hitting statement about Bill C-155. Certainly that is your privilege as a farm organization, but I ask you very straightforwardly, Mr. Easter, do you not now feel that your critical comments this morning might have been better appreciated and understood by the Standing Committee on Transport sitting here in Regina, if indeed you had participated, no matter what your views were, in the Gilson process? Also, would you confirm, or otherwise, that the NFU chose not to participate in the Gilson process? Were you invited indeed, either officially or unofficially, to participate? Would you comment on that, please?

**Mr. Easter:** We did not participate in the Gilson process or in the task forces. I am extremely pleased that we, as an organization, made that decision.

The Gilson process really was a process to process farmers to do away with the Crow. That is what it was designed for in the beginning. It was not designed to look at ways and means of putting a national transportation policy in place, looking at differing ways of doing that. The terms of reference very clearly spelled out that one of the conditions in setting up a national transportation policy would be that the Crow would have to go in one way or another. So that was a very narrowly centred discussion. We as an organization think the federal government should have looked at it in the much broader field; that is, on how we can build on the potential and the strength that the Crow rate has given us to this point in our history; to use that and build on it in the future; to build on what it has done for us, not to destroy as those discussions were designed to do. Yes, in our brief today, we have been very critical of Bill C-155 and, in terms of coming before this committee, we really have been offered no choice in doing that. We cannot support the bill.

The other concern, as I raised it in the beginning, with the committee is that the committee itself, although we have no argument really with you people—you are operating under terms of the reference of the Parliament of Canada, and you are caught in the same process as we would have been caught

## [Traduction]

car elle prône une politique agricole nationale qui est le complément de la politique industrielle.

**Le président:** Merci, monsieur Easter et monsieur Tessier. Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. Je m'adresse aux témoins: monsieur Easter, j'ai l'impression que le Syndicat national des cultivateurs (SNC) n'a pas participé à toutes les consultations de l'équipe Gilson ou, peut-être, aux travaux de divers groupes d'étude établis pour différentes fins précises vers la fin des audiences de l'équipe Gilson—toutes ayant eu lieu au printemps de 1982.

Aujourd'hui, au nom du Syndicat national des cultivateurs, vous arrivez avec ce que j'appellerais une déclaration très critique et très dure concernant le projet de loi C-155. C'est votre privilège, en tant qu'organisation agricole, mais je vous demande carrément, monsieur Easter, ne croyez-vous pas maintenant que vos remarques critiques de ce matin auraient peut-être été mieux appréciées et mieux comprises par le Comité permanent des transports qui siège ici, à Regina, si vous aviez vraiment participé aux travaux de l'équipe Gilson, peu importe vos opinions? De plus, confirmeriez-vous ou pas que le SNC a décidé de ne pas participer aux consultations Gilson? En fait, avez-vous été invités, officiellement ou officieusement, à y participer? Voulez-vous répondre à cela, s'il vous plaît?

**M. Easter:** Nous n'avons pas participé aux consultations Gilson ni aux travaux des groupes d'étude. Je suis extrêmement content que nous, en tant qu'organisation, ayons pris cette décision.

A vrai dire, les consultations Gilson avaient pour but d'inciter les cultivateurs à se défaire de la subvention du Nid-de-Corbeau. C'est à cette fin qu'elles ont été entreprises, en premier lieu. Ce n'était pas pour examiner des façons d'établir une politique de transport nationale. Le mandat était clair: une des conditions à l'établissement d'une politique de transport nationale était d'abolir la subvention du Nid-de-Corbeau, d'une façon ou d'une autre. Donc, le débat était très circonscrit. Nous, en tant qu'organisation, croyons que le gouvernement fédéral aurait dû étudier la question sous un angle beaucoup plus général; autrement dit, il aurait dû étudier comment nous pouvons développer les possibilités et la force que la subvention du Nid-de-Corbeau nous a données jusqu'ici dans notre histoire, comment les utiliser pour édifier notre avenir, comment profiter de ce que cette subvention a fait pour nous et non pas la détruire, comme c'était le but de ces délibérations. Oui, dans notre mémoire d'aujourd'hui, nous avons fait des remarques très sévères au sujet du projet de loi C-155. Pour ce qui est de notre comparution devant ce Comité, nous n'avions vraiment pas d'autre choix. Nous ne pouvons pas appuyer le projet de loi.

Comme je l'ai souligné au début, l'autre question qui préoccupe le Comité c'est que le Comité lui-même—bien que nous n'ayons rien contre vous personnellement—vous avez un mandat du Parlement du Canada et vous êtes pris comme nous

[Text]

in we had we participated in Gilson—you are part of Mr. Pepin's process.

**The Chairman:** Final question, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Mr. Easter, I will come back to the one specific question which you still have not answered. That is: Was the National Farmers' Union invited to participate in the Gilson process?

**Mr. Easter:** Yes, we were. Yes.

**Mr. Hargrave:** Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Althouse, five minutes.

**Mr. Althouse:** Thank you. In Winnipeg we had a very good analysis of the effects of Bill C-155 as it would affect food prices prepared by the Liberal party of Canada. They presented an excellent analysis of what would happen. They dealt with those commodities which are produced under cost-of-production formula—milk, eggs, turkeys, chicken. They pointed out that because feed grain is one of the large components of those commodity pricing groups, the price to the consumer of those products and the price off the farm would consequently go down; that the effect of lower poultry and egg and cheese prices would subsequently keep pork and beef down, and the whole effort would therefore be of great use, not only to the railways of Canada but also to consumers through lower prices.

I just wonder what farmers think of this prospect. I am aware that most of your members are farmers who do some processing on the farm now by putting their grain into either a cleaning on the farm for seed or feeding it to produce not only milk and eggs and those commodities that are under regulated cost of production formula but also in hogs and beef that are not under cost of production formula. But I would ask what the effect of this policy is going to be on those farmers who are feeding their own grain, and with that kind of analysis.

**Mr. S. Thiessen:** The effect of that is going to be a loss in income. It is like taking a cut in wages, really. If a farmer in many cases endeavours to enhance his economic position by producing grain and feeding it through livestock, for instance, the market price for livestock has to be at a level that will reflect his return from the production of grain in a way which will improve his position by having fed that livestock, rather than having sold the grain directly.

If he is now in the position of receiving a lower price for his grain at the farm gate, his cost of production is not going to go down because of that. As a matter of fact, his net returns will widen. If he is growing his own grain and feeding it to dairy cattle, for instance, and he has a price return based on a formula reflecting feed costs, and the feed costs to him are based on market prices for feed, it will mean that he will in fact receive less net income.

[Translation]

l'aurions été si nous avions participé au processus de consultation Gilson—vous êtes pris dans le stratagème de M. Pepin.

**Le président:** Dernière question, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Monsieur Easter, je reviens à la seule question à laquelle vous n'avez pas encore répondu: le Syndicat national des cultivateurs a-t-il été invité à participer aux consultations Gilson?

**M. Easter:** Oui, nous l'avons été. Oui.

**M. Hargrave:** Merci. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Althouse, vous avez cinq minutes.

**M. Althouse:** Merci. À Winnipeg, le parti libéral du Canada a préparé une très bonne analyse des répercussions possible du projet de loi C-155 sur les prix des denrées alimentaires. Il a présenté une excellente analyse de ce qui se produirait s'il était adopté. L'analyse portait sur les denrées produites selon la formule du prix de revient: lait, oeufs, dindes, poulets. Elle soulignait le fait que, étant donné que les grains de provende sont l'un des principaux éléments des groupes de produits qui déterminent les prix, les prix à la consommation de ces denrées et les prix de revient à la ferme baisseraient en conséquence; les prix inférieurs de la volaille, des oeufs et du fromage maintiendraient en baisse les prix du porc et du boeuf, ce qui serait avantageux non seulement pour les compagnies de chemin de fer du Canada, mais aussi pour les consommateurs, qui paieraient beaucoup moins cher.

Je me demande seulement ce que les cultivateurs pensent de cette perspective. Je sais bien que la plupart de vos membres sont des cultivateurs qui font actuellement certaines opérations de transformation sur la ferme, en utilisant leur grain soit comme semence après l'avoir nettoyé, soit comme provende pour produire non seulement du lait, des oeufs et des denrées dont le prix de revient est réglementé, mais aussi pour la production de porcs et de boeufs dont le prix n'est pas fixé selon le coût de la formule de production. Mais j'aimerais savoir quel sera l'effet de cette politique sur les fermiers qui engraisent les bestiaux avec leur propre grain, dans le cadre d'une telle analyse.

**M. S. Thiessen:** L'effet, ce sera une perte de revenu. C'est exactement comme une réduction de salaire. Dans bien des cas, si un fermier décide d'améliorer sa situation économique en produisant du grain et en engraisant le bétail, il faut que la valeur marchande du bétail soit fixée de telle sorte qu'il retire un profit de la production du grain et que le fait d'avoir nourri le bétail au lieu de vendre le grain directement améliore sa situation.

Si, en ce moment, il reçoit pour son grain un prix à la ferme inférieur, son coût de production ne baissera pas pour autant. En fait, son rendement net va se délayer. S'il cultive son propre grain et nourrit son troupeau de vaches laitières, par exemple, et que son rendement est fondé sur une formule reflétant le coût de la provende, et que pour lui ce coût est fondé sur la valeur marchande de la provende, cela veut dire qu'en fait, son revenu net aura sera plus faible.



## [Texte]

The net result of this really is that if the buyer or the consumer of feed grains is able to buy feed grains from the market at less than a farmer's cost of production, he will have an advantage over the farmer who grows his own feed grain and tries to market it through animals.

And that is precisely one of the problems we have with the bill. It favours the integration and industrialization of the feeding process. It handicaps the farmer who tries to integrate through the production of grain on his own farm and the feeding of livestock, because the commercial feeder would have a distinct economic advantage over him, since his cost of production for feed grains inputs would be known to him precisely. That is not always the case for the farmer who tries to grow his own grain and market it through animals. I am not sure whether that is what you were getting at, but that is the way I see that point.

**The Chairman:** Your final question, Mr. Althouse; just briefly, please.

**Mr. Althouse:** Yes. I will carry this processing thing a little further and because of the alleged advantages to the total economy from the processing sector that this bill is supposed to bring, we have been very interested in the response from some of those processors. In Edmonton we had Burns and L.K. Resources tell us that from their market analysis there was not a great deal of stretch or extra opportunity in the U.S. . . . California, northwest U.S.—and Japan and the Pacific Rim for further shipments of processed meat. We heard some of the . . .

• 1130

**The Chairman:** Your question, please, Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** We heard maltsters say that their industry has no advantage from this and in fact felt it a disadvantage. Likewise, rapeseed crushers gave a similar kind of analysis.

Have you done an analysis of market conditions that would indicate that there are some processed agricultural products that are in demand outside of Canada that would create extra markets and create a benefit for farmers?

**Mr. S. Thiessen:** We have in our submission a section on alternate crops.

**Mr. Althouse:** They are not processed, though; they are simply alternate crops.

**Mr. S. Thiessen:** Not processed, no, but I think that in any of these kinds of crops increasingly it has been the strategy of importing countries to want to import raw products over processed products, particularly if they are interested in establishing their own industrial base and creating employment within their own boundaries.

The market in any event, even for the alternate crops, is restricted, it seems, largely by export opportunities and by price.

## [Traduction]

Le résultat net, c'est que si l'acheteur ou le consommateur de grains de provende est en mesure de les acheter au marché à un prix inférieur au coût de production du fermier, il sera avantagé par rapport au fermier qui cultive son propre grain de provende et tente de le commercialiser en le donnant à ses animaux.

C'est précisément l'un des problèmes que nous cause le projet de loi. Il favorise l'intégration et l'industrialisation du processus d'affouragement. Cela défavorise le fermier qui tente l'intégration en produisant le grain sur sa propre ferme et en engraisant son bétail, car le producteur commercial de bétail aurait sur lui un avantage économique certain, puisqu'il saurait exactement ce que lui coûterait ses grains de provende. Ce n'est pas toujours le cas du fermier qui tente de cultiver son propre grain et de le commercialiser en le donnant à ses animaux. Je ne sais pas si c'est le point de vue que vous vouliez exprimer, mais c'est ainsi que je vois les choses.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Althouse. En peu de mots, s'il vous plaît.

**M. Althouse:** D'accord. Je vais approfondir un peu cette question de conditionnement. À cause des prétendus avantages que ce projet de loi est censé avoir pour l'ensemble de l'économie par le biais du secteur du conditionnement, la réponse de certains conditionneurs nous a beaucoup intéressés. À Edmonton, Burns and L.K. Resources nous ont dit que, d'après leur analyse du marché, les chances sont assez minces d'étendre ce marché aux États-Unis ou d'envoyer plus de viandes préparées en Californie, au nord-ouest des États-Unis, au Japon et sur la côte du Pacifique. Nous avons entendu quelques-uns des . . .

**Le président:** Votre question, s'il vous plaît, monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Nous avons entendu des malteurs dire que leur industrie ne tirait aucun avantage de ceci et qu'en fait, c'était pour eux un désavantage. Pour leur part, les broyeurs de colza ont fait une analyse semblable.

Avez-vous fait une analyse des conditions du marché qui indiquerait que certains produits agricoles conditionnés sont en demande en dehors du Canada, ce qui créerait des marchés supplémentaires et donnerait une profit aux fermiers?

**M. S. Thiessen:** Dans notre mémoire, il y a une section consacrée aux cultures de remplacement.

**M. Althouse:** Elles ne sont pas conditionnées, cependant. Il s'agit simplement de culture de remplacement.

**M. S. Thiessen:** Conditionnés, non, mais je crois que, de plus en plus, dans n'importe laquelle de ces cultures, la stratégie des pays importateurs a été de vouloir importer des produits bruts au lieu de produits conditionnés, surtout s'ils sont intéressés à créer leur propre industrie et à créer de l'emploi à l'intérieur de leurs propres frontières.

De toute façon, le marché est assez limité, même dans le cas des cultures de remplacement, en grande partie à cause des exportations et des prix.

## [Text]

The growth of alternate crops in western Canada has been quite considerable, actually, in a number of areas; but the latest market commentaries indicate that the biggest problem they have is world competition from other countries that are in similar kinds of products.

So we cannot see that any great upsurge in processing is going to take place. We do not know where the markets are. We would assume if the markets were there that this would be part of the consideration that the government would have given to this bill. Where is the research on it to prove where these markets are? We do not know where they are.

Essentially this is complementary to a cheap-food policy at the farm-gate level as far as we can tell. We come back to the point that it is going to be done basically at farmer expense.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse. Mr. Hnatyshyn, five minutes, please.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman. I hope I will not take up too much time.

I have to compliment the National Farmers' Union and join with my colleague Mr. Neil in complimenting you for the breadth and depth of your presentation.

I think in Saskatchewan in particular, but also across the agricultural community, there is a great deal of scepticism with respect to some of the figures that have been given out on behalf of the railways, and the analysis made by Mr. Snavely, for example. I know that the committee itself will be hearing from Dr. Snavely, and I think your brief will be a very useful document for all members of the committee in terms of the information it contains.

On one element, though, I just wanted to carry on a bit along Mr. Althouse's line of questioning and also try to determine, if I might, a statement about some of the overall policy of the National Farmers' Union with respect to the agricultural industry.

Mr. Easter, you have been quoted as saying—and I want to find out whether this is in fact National Farmers' Union policy—that western farmers should concentrate on grain and leave livestock production to eastern producers. You may recall some publicity that was attached to that interview. I wonder, for clarification purposes, if you could tell me whether that does reflect the thinking of the National Farmers' Union, or was that your own assessment of the way in which our agricultural industry should develop in western Canada?

**Mr. Easter:** Yes, I would be pleased to answer that question. That statement I have to admit I heard a lot about. That is not my own assessment or the assessment of the National Farmers' Union. That came out of a report of an interview in Ottawa. Our position—and my position, which is identical—is that we have to build the livestock industry right across Canada.

What I was responding to in terms of that question was that any Crow change would not affect the livestock industry in western Canada but it would also affect the livestock industry

## [Translation]

Les cultures de remplacement ont été considérables dans l'Ouest du Canada, dans bien des secteurs, mais, d'après les commentaires, le principal problème est la concurrence d'autres pays qui vendent le même genre de produits.

Nous ne pouvons donc pas nous attendre à une forte remontée dans l'industrie du conditionnement. Nous ne connaissons pas les marchés. Nous supposons, en outre, que si de tels marchés existaient, le gouvernement en aurait tenu compte dans l'élaboration du présent projet de loi. Quelles études ont permis de déterminer où se trouvaient ces marchés? Nous l'ignorons.

Il s'agit essentiellement d'un complément à la politique d'approvisionnement alimentaire à bon marché, au prix de la ferme, d'après ce que nous en savons. Cela revient à dire que ce sont les cultivateurs qui en paieront les frais.

**Le président:** Merci, monsieur Althouse. Monsieur Hnatyshyn, cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président. J'espère que mon intervention ne sera pas trop longue.

A l'instar de mon collègue, M. Neil, je dois féliciter le Syndicat national des fermiers de l'ampleur et de la portée de son mémoire.

Je crois que les cultivateurs de la Saskatchewan, en particulier, mais aussi tous les membres de la communauté agricole, sont très sceptiques à l'égard de certains chiffres donnés par les représentants des compagnies de chemin de fer et de l'analyse de M. Snavely, notamment. Je sais que le comité entendra M. Snavely et j'estime que votre mémoire sera très utile à tous les membres en raison des informations qu'il contient.

J'aimerais pousser plus loin le raisonnement de M. Althouse et poser certaines questions, si vous me le permettez, sur une déclaration relative à la politique générale du Syndicat national des fermiers concernant l'industrie agricole.

Monsieur Easter, il semble que vous ayez affirmé, et je tiens à savoir s'il s'agit réellement de la politique syndicale nationale des fermiers, que les fermiers de l'Ouest devraient cultiver les grains et laisser la production animale aux producteurs de l'Est. Vous vous souvenez sans doute du tollé qu'a soulevé cette interview. Pour clarifier tout cela, pourriez-vous me dire s'il s'agit de la politique du Syndicat national des fermiers ou si c'est votre propre conception de l'industrie agricole dans l'Ouest du Canada?

**M. Easter:** Je suis heureux de pouvoir vous donner des explications car il est vrai que cette déclaration a fait beaucoup de bruit. Elle ne résume ni mon point de vue, ni celui du Syndicat national des fermiers. Elle est tirée du compte rendu d'une entrevue tenue à Ottawa. Le Syndicat, et j'abonde dans son sens, estime que l'industrie de la production animale doit se développer dans l'ensemble du Canada.

Pour être plus précis, en réponse à une question relative à un changement de l'entente du Nid-de-Corbeau, je soutenais que l'industrie de la production animale de l'Ouest du Canada en



[Texte]

right across Canada. Before we expand the livestock industry we first must establish a market, and we believe as an organization that we also should establish a marketing system to market that product through. If you expand the western livestock industry without first having established that market, you depress the price of livestock right across the country and every agricultural producer or every livestock producer will suffer as a result of that. That, to us, does not make sense.

**The Chairman:** A brief question, Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** All right, a brief question.

I may make a comment, but if they want to respond to my observation, well and good.

You will have noticed that some of the questions, particularly on the government side, talk about consensus. Obviously this weighs heavily in the minds of government supporters because the Prime Minister, Mr. Trudeau, indicated very early on, within the last few years, since the beginning of this current debate on the Crow, that he would not move, as a matter of government policy, until there was established a consensus, particularly among western farmers, with respect to changes to the existing Crownest Pass rates. I guess what I want to say to you, and make a comment or observation to the members of the committee, is that I think the hearings in Saskatchewan is going to disabuse any of us who have any inkling of an idea that there is a consensus with respect to this particular proposal represented by Bill C-155. I think the National Farmers' Union's is just the first of a number of presentations we are going to hear where if in fact the government policy is based on a consensus in western Canada we are going to have to do some very serious thinking with respect to these proposals, particularly as they relate to issues such as livestock, grain, general agricultural issues.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Easter, briefly please.

**Mr. Easter:** Yes, Mr. Chairman.

We in fact did meet with Mr. Trudeau. I think it was three years ago; I could be out a little. He indicated to us there would be no change unless there was a consensus to do otherwise. We submit that there is a consensus among grass-root farmers to keep the Crow as presently constituted and look at other ways and means of upgrading railway capacity and the transportation system.

**The Chairman:** Thank you, sir. Our final questioner is Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

I also wish to commend the National Farmers' Union for their excellent brief.

It seems to me that in discussing changes to the Crow we always come back to what I consider one of the central questions, if not the central question: What does it really cost the railroads to move grain? How much are they losing if

[Traduction]

subirait les contrecoups, mais tout comme d'ailleurs l'ensemble de l'industrie de la production animale du Canada. Avant de donner de l'essor à cette industrie, nous devons donc préparer le marché et, à titre d'organisme intéressé, nous estimons qu'il faudrait élaborer un système de commercialisation des produits. Si la production animale de l'Ouest prolifère sans qu'on ait d'abord structuré le marché, les prix du bétail baisseront dans tout le pays et tous les producteurs agricoles ou producteurs de bétail en subiront les conséquences. Or, une telle situation serait, à notre avis, absurde.

**Le président:** Une brève question, monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Très bien, ma question sera brève.

J'ai évidemment des commentaires à faire, si l'on veut bien répondre à ma question, je serai satisfait.

Vous avez sûrement remarqué que certaines questions, notamment celles du gouvernement, mentionnent la nécessité d'un consensus. De toute évidence, ce principe revêt une grande importance pour les tenants de la théorie gouvernementale: le premier ministre, M. Trudeau, a précisé ces dernières années et dès le début des discussions sur l'entente du Nid-de-Corbeau, qu'il ne prendrait aucune décision concernant la politique gouvernementale, à moins d'obtenir un consensus, parmi les fermiers de l'Ouest en particulier, pour ce qui a trait aux modifications à apporter à la tarification de l'entente du Nid-de-Corbeau. En fait, voici ce que je veux vraiment dire aux membres du Comité: je crois que les auditions tenues en Saskatchewan éclaireront tous ceux d'entre nous qui croyaient un tant soit peu à la possibilité d'un consensus concernant cet élément du projet de loi C-155. Pour moi, le mémoire du Syndicat national des cultivateurs annonce une série d'exposés, si la politique du gouvernement doit se fonder sur un consensus de l'Ouest, il faudra se pencher attentivement sur les propositions, en particulier celles qui ont trait à la production animale, aux grains et à l'agriculture en général.

Merci monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Hnatyshyn. Monsieur Easter, veuillez être bref.

**M. Easter:** Oui, monsieur le président.

Nous avons rencontré M. Trudeau, il y a trois ans, si je ne m'abuse. Il a alors indiqué qu'il n'apporterait aucun changement à l'entente, à moins d'obtenir un consensus. Nous soutenons qu'il y a consensus des agriculteurs pour le maintien intégral de l'entente du Nid-de-Corbeau et la recherche d'autres moyens d'améliorer le réseau de transport ainsi que le rendement des sociétés de chemin de fer.

**Le président:** Merci monsieur. Dernière question, monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président.

Je tiens également à féliciter le Syndicat national des cultivateurs pour son excellent mémoire.

Il me semble que les discussions relatives aux modifications à apporter à l'entente du Nid-de-Corbeau soulèvent l'une des questions centrales du débat, voire la plus importante: que coûte le transport des grains aux sociétés de chemins de fer?

[Text]

indeed they are losing any money? The fact book which I believe the National Farmers' Union put out around a year ago goes into quite some detail about some of the major flaws of the Snavely report. The whole question of the units of measurement which Mr. Snavely himself admitted were tilted in favour of the railroads; the whole question of whether donations and grants were to be treated as common equity, Mr. Snavely considered to be public money given to the railroads as really equity belonging to the railroad, that the railroad should be able to get a rate of return on. There is the whole question of the branch line subsidy program and that the railroad claimed that this increased their value and, therefore, they should have an increased rate of return.

• 1140

In fact the most ludicrous claim by Mr. Snavely, was that the amount of money the railroads should have been spending on maintaining their railroads and they did not spend in fact, should even be considered to be a part of the cost of moving grain.

Would you not agree that before we can have any intelligent discussion on the Crow, we must have some honest and fair figures as to what it really costs the railroad to move grain? Why did you not insist, in your brief, that this be one of the first pre-conditions to any changes in the legislation—that indeed both the CN and the CP should open up their books so that there could be an honest examination as to what it really cost the railroads to move the grain, before we can have any further discussion?

**Mr. Easter:** We did outline those concerns; and those points that you indicated are in that submission to the Minister of Transport. As I said in an earlier statement, for a number of years we have been outlining our views to the federal government—our criticism, first of all, of Snavely over the years, of his costing procedure; that in our opinion it was an inaccurate and exaggerated costing.

We did outline other means to various federal ministers, including Otto Lang, on how the system could be improved to the benefit of all Canadians. The problem seems to be that on this Crow rate issue, once you say keep the Crow statute in place, anything else you say is ignored by the federal minister. And he has been given on numerous occasions that kind of advice.

**The Chairman:** Mr. Thiessen.

**Mr. S. Thiessen:** Mr. Chairman, I believe this question of the cost of moving grain is really a phoney issue in this whole

[Translation]

Combien perdent-ils, si tant est qu'ils perdent de l'argent? Dans le document que le Syndicat national des cultivateurs a fait paraître, il y a environ un an je crois, il est question de façon assez détaillée des principales lacunes du rapport Snavely. On y parle entre autres de toute la question des unités de mesure qui, de l'avis de M. Snavely lui-même favorisent les compagnies de chemin de fer. Il y a toute la question qui consiste à savoir si les dons et les subventions devaient être considérés comme des capitaux propres: M. Snavely trouvait que ces sommes étaient des fonds publics versés aux compagnies de chemin de fer à titre de capitaux propres et que les compagnies devaient pouvoir tirer un profit de leur rendement. Il y a toute la question du programme de subventions pour les embranchements, et le fait que les compagnies de chemin de fer ont allégué que cela augmentait la valeur et qu'elles devraient par conséquent avoir droit à un taux de rendement plus élevé.

En fait, la déclaration la plus ridicule qu'a faite M. Snavely était que l'argent que les compagnies de chemin de fer auraient dû consacrer à l'entretien de leurs voies, mais qu'en fait elles n'avaient pas dépensé, devait aussi être inclus dans le coût du transport du grain.

N'êtes-vous pas d'accord sur le fait qu'avant de pouvoir avoir une discussion intelligente sur la subvention du Nid-de-Corbeau, nous devons avoir des données justes et objectives sur ce qu'il en coûte vraiment aux compagnies de chemin de fer pour transporter le grain? Pourquoi n'avez-vous pas insisté dans votre mémoire pour que cela soit l'une des premières conditions préalables à tout changement de la loi—c'est-à-dire que le CN et le CP ouvrent leurs livres pour permettre un examen honnête de la situation et pour déterminer ce qu'il en coûte vraiment aux compagnies de chemin de fer pour transporter le grain avant de discuter de quoi que ce soit d'autre?

**M. Easter:** Mais nous avons souligné ces points; et les questions que vous avez soulevées sont bien dans le mémoire qui a été présenté au ministre des Transports. Comme je l'ai déjà dit précédemment, cela fait plusieurs années que nous exposons notre point de vue au gouvernement fédéral: tout d'abord notre critique de la méthode de M. Snavely, de sa procédure d'établissement des coûts. Nous avons dit qu'il s'agissait là d'après nous d'une méthode inexacte qui donnait des coûts exagérés.

Nous avons proposé à différents ministres fédéraux et notamment à Otto Lang, d'autres façons de procéder qui auraient permis d'améliorer le système et auraient été avantageuses pour tous les Canadiens. Dans toute cette question du taux du Nid-de-Corbeau, le problème semble être qu'une fois que vous avez dit qu'il faut conserver la loi du Nid-de-Corbeau, le ministre fédéral ne tient pas compte de tout ce que vous pouvez dire d'autre. Et ce genre de conseils lui a été donné à maintes reprises.

**Le président:** Monsieur Thiessen.

**M. S. Thiessen:** Monsieur le président, je crois que la question du coût du transport du grain est vraiment une fausse



[Texte]

debate. Farmers contribute a great deal to the GNP of this country in terms of the export dollars they earn for this country. And if you isolate this debate to the issue of cost of moving grain, what you are really doing is saying that the railways are really God in this country. I do not give a damn what it costs them to move grain. That is not the issue. They are here to serve the national interest and farmers are part of that scene. Farmers contribute a great deal to this country by the products they produce. They have to export into the world markets at world prices. They live farther from seaports than any other grain-exporting producers in the world. Yet, we are here and considering applying to them, on a user-pay basis, a freight rate which will return to the railways, 20.5% on the cost of capital and all other kinds of goodies. I think it is really ludicrous that we should be discussing that.

What we are trying to do here is to maintain an agriculture base in western Canada, where farmers can remain competitive in the world market and continue to contribute to our balance of payments in a positive way. Sure, there are a lot of grain farmers in western Canada right now, and they are well established and do not get too many subsidies from the federal government. They are not wards of the state really; they live off the world prices for grain; they have a good grain-marketing structure through the Canadian Wheat Board. Today they know they are going to have to live without a final payment on the 1982-1983 crop year just announced. But in addition to that, you are going to talk about adding freight costs to them five times Crow by 1990, and you do not know where the hell grain prices are going!

Now, we have a number of well-established farmers in western Canada, sure. And they got there largely because of the Crow in many respects. But I want you to think about the younger-generation farmers who are following them, with high mortgages, high interest payments, high machinery costs, and on top of that you are going to add high freight rates. I submit that does not make any sense to me, unless you are really out to try to break down the agricultural system—the structure which has been established in here over a great many years. If you continue to do that, and consider Bill C-155 really in terms of the welfare bill—which it is—to the to the railway companies, you are going to destroy a great many farm people in this country.

**The Chairman:** Thank you, Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you to the witnesses for an excellent reply.

**The Chairman:** I want to thank the National Farmers' Union on behalf of the committee for their presentation here today. Your contribution to the committee has been thorough, and we appreciate very much your appearance here.

[Traduction]

question dans toute cette discussion. Les cultivateurs participent énormément au PNB du pays puisqu'ils apportent de l'argent au pays grâce à leurs exportations. Et en limitant la discussion au coût du transport du grain, vous dites effectivement qu'au Canada les compagnies de chemin de fer sont en fait Dieu le Père. Je me fiche de ce que ça peut leur coûter pour transporter le grain. La question n'est pas là. Le rôle des compagnies de chemin de fer est de servir l'intérêt national et les cultivateurs font partie du tableau. Les cultivateurs participent beaucoup à l'économie du pays grâce à leurs produits. Ils doivent exporter sur les marchés mondiaux aux prix qui ont cours sur ces marchés. Ils sont plus éloignés des ports de mer que tous les autres producteurs exportateurs de grain au monde. Néanmoins, nous avons l'intention de leur imposer, pour chaque utilisation, un taux pour le transport des marchandises qui rapporter aux compagnies de chemin de fer 20,5 p. 100 du coût du capital et toutes sortes d'autres gâteries du genre. Je crois qu'il est vraiment ridicule que nous en soyons à discuter de cela.

Ce que nous essayons de faire, c'est de conserver une bonne base agricole dans l'Ouest du Canada pour que les cultivateurs puissent rester concurrentiels sur les marchés mondiaux et continuer à influencer favorablement sur notre balance des paiements. C'est bien certain qu'il y a actuellement de nombreux cultivateurs de grain dans l'Ouest du Canada, et ils sont bien établis et ils ne reçoivent pas tellement de subventions du gouvernement fédéral. Ils ne sont pas sous la tutelle de l'État; ils vivent du grain qu'ils vendent aux prix mondiaux et ils ont une bonne structure de commercialisation du grain grâce à la Commission canadienne du blé. Ils viennent d'apprendre qu'ils vont devoir se passer du dernier paiement pour la campagne agricole de 1982-1983. Et en plus de cela, vous allez envisager la possibilité de quintupler, d'ici 1990, le taux prévu dans la loi sur le Nid-de-Corbeau, et vous vous demandez pourquoi le prix du grain augmente!

Il y a actuellement des fermiers bien établis dans l'Ouest du Canada. C'est certain. Et ils ont pu réussir en grande partie grâce à la subvention du Nid-de-Corbeau, mais j'aimerais que vous pensiez à la jeune génération de fermiers qui les suit, qui sera aux prises avec des taux hypothécaires et des taux d'intérêt élevés, une machinerie coûteuse et, pour couronner le tout, les taux de transport élevés que vous voulez leur imposer. Je trouve que cela n'a aucun sens, à moins que vous ne vouliez vraiment détruire le système agricole qu'il a fallu de très nombreuses années pour mettre sur pied. Si vous continuez à agir ainsi et à considérer le projet de loi C-155 comme un projet pour le bien-être—ce qu'il est en fait—des compagnies de chemin de fer, vous allez ruiner de nombreux cultivateurs du pays.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Je vous remercie, monsieur le président, et merci également aux témoins pour leur excellente réponse.

**Le président:** Je tiens à remercier au nom du comité le Syndicat national des cultivateurs pour l'exposé qu'il a présenté aujourd'hui. Votre exposé était approfondi et nous vous savons vraiment gré de votre présence ici aujourd'hui.

## [Text]

I want to say one other thing, and I do not like to say it but I must, because I must enforce the rules. I first advised, and then I warned the audience twice more, that demonstrations are not permitted; neither is applause. If it persists, you will leave us with no alternative—much as I would regret having to do it—but to clear the room of the audience. That is not our wish. I plead with you for your co-operation.

Mr. Easter.

**Mr. Easter:** Mr. Chairman, I would make one final point. It comes back to Mr. Hargrave's question earlier, it comes back to your terms of reference as a committee. We do not have any argument with your committee; you are operating under the terms of reference of the Parliament of Canada. But we are concerned about those terms of reference. One of the importances of a democracy is that views be given in an open and objective way. But the way the discussions surrounding the transportation issue has been designed is that discussion can only take in a very very narrow form.

What many people in the country believe is that this proposal, even with the hearings this committee is holding—and I am sure you are interested in the welfare of the country—is a proposal which Parliament or the Minister of Transport seems to be ramrodding down people's throats. That is because it is not held in an open and objective way in which all the aspects, inclusive of keeping the Crow statute, can be discussed.

We believe as an organization, that we have a great country called "Canada". We have much potential in the agriculture industry and in the mineral wealth within this country. But this proposal will destroy a lot of the unity which can take place in the country along regional lines, along agriculture-producer lines, and create further divisions between the industrial sector and the agricultural sector.

And we have to remind you that if there is economic violence created in the country because of this bill—and I am sure there will be—eventually that will lead to further dissension, further destruction and a further lack of unity. We would suggest to you, Mr. Chairman, whether it is in your terms of reference or not, that you take the bull by the horns and suggest when you go back to Parliament that Mr. Pepin has misled Parliament and this country, and that this bill should be abolished. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Easter, and thank you to your colleagues. We have requests from 16 districts and locals of the National Farmers' Union. As I said earlier, it is obvious that in order to hear them we will have to sit through the lunch hour because at 2.00 p.m. we will have to move on to the witnesses scheduled for that hour. Therefore I will call the following eight unions and districts, and ask the spokesperson for each of those locals to please come to the witness table.

The National Farmers' Union, District No. 3, Region 6, Mr. Paul Harmon; the National Farmers' Union, Local 631,

## [Translation]

J'aurais autre chose à ajouter. Je le fais à contrecoeur, mais il le faut parce que je dois appliquer le règlement. J'ai tout d'abord dit au public—puis je l'ai averti deux fois—que les manifestations et les applaudissements étaient interdits. Si cela continue, nous n'aurons d'autre choix—et je serai vraiment désolé d'avoir à faire cela—que d'évacuer la salle d'audience. Nous ne voulons pas en arriver là et je vous exhorte donc à la coopération.

Monsieur Easter.

**M. Easter:** Monsieur le président, j'aimerais signaler un dernier aspect. Cela porte sur la question qu'a posée M. Hargrave précédemment et sur votre mandat en tant que comité. Nous n'avons rien à redire contre votre comité. Vous êtes mandaté par le Parlement du Canada. Mais nous avons justement des inquiétudes au sujet de ce mandat. L'un des principes de base d'une démocratie est que les opinions doivent être exprimées ouvertement et objectivement, et le cadre de la discussion sur la question du transport a été conçu de façon telle que les échanges ne peuvent qu'être très, très limités.

Nombreux sont ceux au pays qui croient que cette proposition, malgré les audiences de votre comité—et je suis certain que vous avez à coeur le bien-être des Canadiens—est réellement imposée aux gens par le Parlement ou le ministère des Transports. Et cela parce que tous les aspects ne sont pas présentés ouvertement et objectivement, y compris la possibilité de conserver la loi du Nid-de-Corbeau, pour être discutés.

En tant qu'organisation, nous croyons que nous avons un grand pays qui s'appelle le «Canada». Nos richesses agricoles et minières sont grandes. Mais cette proposition sapera une bonne part de l'unité qui pourrait se créer au pays au niveau des régions, des agriculteurs et des producteurs, et engendrera d'autres divisions entre le secteur industriel et le secteur agricole.

Et nous devons vous rappeler que si ce projet de loi entraîne au pays une violence économique—et je suis sûr que ce sera le cas—il s'ensuivra d'autres désaccords qui ne feront qu'accroître la destruction et miner l'unité encore davantage. Nous recommandons, monsieur le président, que cela fasse partie ou non de votre mandat, que vous preniez le taureau par les cornes et que vous disiez, lorsque vous retournerez au Parlement, que M. Pépin a trompé le Parlement et le pays et que ce projet de loi devrait être aboli.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Easter, et je remercie également vos collègues. Nous avons des demandes de seize districts et sections locales du Syndicat national des agriculteurs. Comme je l'ai souligné précédemment, pour pouvoir les entendre, nous devons de toute évidence siéger pendant l'heure du dîner parce qu'à 14h, nous devons entendre les témoins prévus. Je vais donc convoquer huit syndicats et districts et demander au porte-parole de chacune des sections locales de bien vouloir se présenter à la table des témoins.

Syndicat national des cultivateurs, district n° 3, région 6, M. Paul Harmon; Syndicat national des cultivateurs, section



## [Texte]

Marcella Pedersen; the National Farmers' Union, District 3, Region 6, Vilda M. Laing.

• 1150

I have just been advised by the clerk that in the registrations this morning, while the groups are the same, some of the names have changed. I am simply using the names that I have on my list. If there is a different spokesperson, would that spokesperson please come to the table rather than the one I call.

The National Farmers' Union, Local 640; the National Farmers' Union, Local 611, Mr. Ian D. MacMillan; the National Farmers' Union, Local 633; the National Farmers' Union, Local 628; the National Farmers' Union, Local 638.

I would like to advise that the remaining eight groups will be called following these eight groups.

I welcome you to the committee, ladies and gentlemen. I would ask you to start your presentations from my right, with the gentleman on my far right. I would ask each of you as you begin to identify yourself and the local or district you represent so we have it for the record. I would suggest that it would be particularly helpful to the committee that if you have views that have not been expressed by the national group, or differing views, you would state those. Obviously we are going to have to be brief at this point in order to hear from everybody, and again I seek your co-operation. Thank you very much.

**Mr. John Hanterman (National Farmers' Union, Local 628):** Mr. Chairman, members of the committee, it gives me great pleasure to present to you the following submission.

In response to the proposed legislation contained in Bill C-155, we, the members of local 628, must express our disapproval. The reasons why we disapprove of the bill are wide-ranging. We have examined the effect on the individual farmer and the rural community, and also the economic effect on Saskatchewan.

Before outlining the effects of Bill C-155, there are concerns that we must raise in reference to the procedure used in the creation of Bill C-155, specifically the Snively report, which outlines the costing procedure. It is obvious that the Snively report is used solely as a cost basis for the railroads and that the material contained therein does not take into account the needs and the well-being of the western Canadian farmer.

For example, Mr. Snively concludes that the railways lost large amounts of money moving statutory grain. He states that the amount farmers pay under the Crow rate would have to increase 4.3 times to cover the cost of moving this grain. According to the figures provided in Mr. Snively's 1981 study, the railroads earned \$28.20 per train-mile for moving statutory grain in the year he studied. This would indicate the railroads would have to earn \$121.26 per train-mile in order to break even: \$28.20 times 4.3. That year Canadian Pacific had average earnings on all freight of \$58.20 per train-mile and

## [Traduction]

locale 631, Marcella Pedersen; Syndicat national des cultivateurs, district 3, région 6, Vilda M. Laing.

Je viens d'être informé par le secrétaire que, même si les groupes sont identiques, certains des noms inscrits ont été changés, ce matin. Je me fonde simplement sur la liste que j'ai devant moi. S'il y a un autre porte-parole, je le prierais de se présenter à la place de la personne que j'ai appelée.

Le Syndicat national des cultivateurs, section locale 640; le Syndicat national des cultivateurs, section locale 611, M. Ian D. MacMillan; le Syndicat national des cultivateurs, section locale 633; le Syndicat national des cultivateurs, section locale 628; le Syndicat national des cultivateurs, section locale 638.

J'aimerais préciser que les huit autres groupes seront appelés immédiatement après ces huit groupes.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite la bienvenue au sein du Comité. Je vous prierais de procéder ainsi: que le représentant qui se trouve à ma droite, à l'extrême droite, présente le premier exposé. Que chacun donne tout d'abord son nom, et le nom du district ou de la section locale qu'il représente, pour inscription au procès-verbal. Je crois qu'il serait particulièrement utile, pour les travaux du Comité, que vous formuliez les points de vue qui n'ont pas encore été énoncés par le groupe national ou les opinions différentes que vous pourriez avoir. Il faudra évidemment être bref à ce stade, pour donner à chacun la chance de s'exprimer, et je vous demanderais encore votre collaboration à ce sujet. Merci bien.

**M. John Hanterman (syndicat des cultivateurs, section locale 628):** Monsieur le président, membres du Comité, je suis très heureux de vous présenter l'exposé suivant:

Nous, membres de la section locale 628, devons exprimer notre désaccord au sujet des dispositions du projet de loi C-155. Il y a toute une gamme de raisons qui motivent notre désapprobation. Nous avons étudié les effets de ce projet sur le cultivateur lui-même, ainsi que sur l'économie de la Saskatchewan.

Avant de donner un aperçu des effets du projet de loi C-155, nous devons également souligner notre inquiétude touchant la procédure utilisée pour préparer ce projet de loi, surtout concernant le rapport Snively, qui énonce les grandes lignes de la procédure d'établissement des prix. Il est évident que ce rapport sert uniquement à fixer le prix de base pour les compagnies de chemin de fer et qu'il ne tient pas compte des besoins et du bien-être du cultivateur de l'Ouest canadien.

Je vais vous citer un exemple: M. Snively conclut que les compagnies de chemin de fer ont perdu des sommes considérables lors du transport du grain visé par les dispositions de la loi. Selon ce rapport, le taux du Nid-de-Corbeau devrait être 4.3 fois plus élevé si l'on veut rendre rentable le transport du grain. D'après les chiffres figurant dans le rapport, les compagnies de chemins de fer ont reçu \$28.20 par mille, pour le transport du grain visé par les dispositions de la loi, au cours de l'année où a eu lieu l'étude. Cela indiquerait que les compagnies de chemins de fer devraient recevoir \$121.26 par mille pour atteindre le

## [Text]

Canadian National earned an average of \$61.14. Based upon this information, it would be rather difficult to arrive at a definite conclusion.

Are the railways losing money on all their freight traffic but expect only the farmers to pay the shortfall? Or are Mr. Snavelly's report figures perhaps a little inaccurate?

Perhaps we should then consider the question: Are the railroads actually losing money? The Canadian Pacific profit for 1982 was \$57 million, up \$43 million from 1981. This increase in net income was partly due to \$34 million in government subsidies, but according to the May 5 *Globe and Mail* the increased profit was attributed to better operating margins. It should be remembered that in 1982 freight traffic in manufactured goods—coal, potash, lumber and sulphur—fell dramatically. It must also be noted that 1982 was a record year for grain exports; some 27 million tonnes were hauled by rail. Again a question arises in regard to the accuracy of the Snavelly report.

If we then examine the effects of Bill C-155 on the farming community, they are almost disastrous in both the short term and the long term. Consider, first of all, the young farmers just starting out in an industry already exposed to increasing costs in all inputs, such as fuel, fertilizer, machinery and chemicals. Another increase in costs would be more than what could be withstood by this group, especially when grain prices are low as they are now. Saskatchewan has witnessed a loss of actual farmers amounting to 27,000 from the period 1961 to 1981. Proposed freight rate increases would accelerate this trend by further reducing the viability of the farming industry.

The prediction made that the beef industry would gain much by the proposed changes is also quite doubtful. The problems within the beef industry will not be cured by a rather small subsidy from the grain industry. It is, however, a problem of finding larger markets for the produced beef. Placing the burden of all problems of the beef industry on the shoulders of the grain industry creates more problems. It simply reduces the viability of grain production and gives farmers the choice of two unviable industries. Such a negative effect on the farming sector would lead to fewer farms, perhaps very large co-operative farms employing no more labour than necessary and leading to ever higher unemployment within our country.

Also, a major concern to us is the impact that such legislation will have on the small towns and rural communities. A rural community exists as long as it is able to meet the needs of people within that community. Most rural Saskatchewan

## [Translation]

seuil de rentabilité (soit \$28.20 x 4.3). La même année, le Canadien Pacifique obtenait en moyenne \$58.20 par mille, pour tout son transport, et le Canadien national, \$61.14. D'après ces données, il serait assez difficile de tirer une conclusion précise.

Les compagnies de chemins de fer perdent-elles de l'argent sur tout leur transport-marchandises et s'attendent-elles à ce que seuls les cultivateurs compensent leurs pertes? Ou bien les chiffres du rapport de M. Snavelly pourraient-ils ne pas être tout à fait exacts?

Nous pourrions peut-être étudier maintenant la question suivante: les compagnies de chemins de fer perdent-elles réellement de l'argent? Les profits du Canadien Pacifique, pour 1983, ont été de 57 millions de dollars, soit 43 millions de dollars de plus qu'en 1981. Une partie de cette augmentation du revenu net provenait des subventions gouvernementales, mais, selon le *Globe and Mail*, l'accroissement du profit découlait de meilleures marges opérationnelles. N'oublions pas qu'en 1982, le transport de produits comme le charbon, la potasse, le bois et le soufre a décliné considérablement. Il faut aussi remarquer que 1982 a été une année record pour ce qui est des exportations de grain: quelque 27 millions de tonnes ont été transportées par train. Un doute surgit de nouveau concernant l'exactitude du rapport Snavelly.

Voyons maintenant les effets du projet de loi C-155 sur la collectivité rurale: ils sont presque désastreux, à court et à long termes. Pensons tout d'abord aux jeunes cultivateurs qui débutent dans une industrie où les coûts peuvent augmenter dans tous les éléments qui servent à l'exploitation, notamment l'essence, l'engrais, le matériel d'exploitation et les produits chimiques. Ce groupe ne pourrait faire face à une autre augmentation des coûts, surtout à une époque où les prix du grain sont si bas. De 1961 à 1981, la Saskatchewan a perdu 27,000 cultivateurs. La hausse proposée du taux de transport accroîtrait cette tendance car elle réduirait la viabilité de l'industrie agricole.

Les prévisions selon lesquelles l'industrie bovine serait grandement favorisée par les changements proposés prêtent également au scepticisme. Les problèmes particuliers à cette industrie ne seront pas nécessairement réglés par une subvention plutôt faible de l'industrie du grain. Il est toutefois difficile de trouver des débouchés plus importants pour le boeuf produit. Le fait de transférer à l'industrie du grain le fardeau de tous les problèmes de l'industrie bovine ne ferait que créer d'autres problèmes, car cela réduirait la viabilité de l'industrie de la production du grain et permettrait aux cultivateurs de ne choisir qu'entre deux industries non viables. Un tel effet négatif sur le secteur agricole réduirait le nombre des exploitations agricoles, que remplaceraient peut-être des coopératives très importantes qui n'emploient qu'une main-d'oeuvre assez restreinte, ce qui accroîtrait encore davantage le taux de chômage dans notre pays.

Par ailleurs, nous nous inquiétons énormément des répercussions d'une telle loi sur les collectivités villageoises et rurales. Une collectivité rurale ne peut exister que dans la mesure où elle peut répondre aux besoins de ses membres. La plupart des



## [Texte]

communities are totally dependent on agriculture for their existence.

• 1200

These communities, whether they are manufacturing centres or service centres, depend on a vibrant economic climate in the agricultural industry. Rural farm-gate prices and a reduced farming population are going to greatly endanger the future of those communities.

Consider also the Saskatchewan communities being further from the terminal ports; therefore, the negative effect of the legislation is going to be even greater within our province. Also, within our province, the introduction of variable rates will have the effect of even greater branch line abandonment, creating widespread regional disparity and the collapse of many communities within such areas.

In conclusion, there are still many other factors to consider. How can we be assured of good railway performance, when under the Crow agreement the railroads were already designated the responsibility but have often not fulfilled their commitment? Another concern is that Bill C-155 seems to greatly indicate government-sponsored inflation of freight rates in a period of time when we, as a society, are being asked to adhere to six and five guidelines. How can such rate increases be justified?

In closing we still maintain, as we always have, that consensus to change the Crow is an illusion and nothing more. No legislation ever before implemented has had such a negative affect as does Bill C-155 on the farming community.

Respectfully submitted by Local 628.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Hanterman.

Next, please.

**Mr. Walter Nisbet (District 3, Region 6, National Farmers' Union):** Mr. Chairman, the brief for our district has been filed and we expect that you will be taking that as part of your information when you are making your decisions about Bill C-155, so . . .

**The Chairman:** May I just offer a word of explanation, there? Any of the locals that have filed a brief already with the committee, if it is not read it will be appended to this day's proceedings so it will be on the public record. If it is read, of course, it will already be on the public record so there will be no need to append it.

**Mr. Nisbet:** Yes, fine. Thank you. I realize that, and so in recognizing that I would just make a few points as a summary to the brief rather than reading it all, so that other members along the table will have time to read their part as well.

## [Traduction]

collectivités rurales de la Saskatchewan dépendent entièrement de l'agriculture pour leur subsistance.

Ces collectivités, que ce soit des centres de fabrication ou des centres de services, dépendent de la vigueur de l'économie dans le secteur agricole. Les prix à la ferme et la baisse des effectifs agricoles compromettront grandement l'avenir de ces collectivités.

Etudiez également le cas des collectivités de la Saskatchewan qu'on trouve plus éloignées des ports de tête de ligne; l'effet négatif de la loi sera donc encore plus grand à l'intérieur de notre province. On constate aussi que, dans notre province, l'introduction des taux variables entraînera l'abandon d'un plus grand nombre de lignes secondaires, causant ainsi des disparités régionales considérables et l'effondrement d'un grand nombre de collectivités à l'intérieur de ces secteurs.

Bref, il y a un grand nombre d'autres facteurs à étudier. Mais comment pouvons-nous être certains que les chemins de fer donneront un bon rendement, alors que, selon l'Entente du Nid-de-Corbeau, ils se sont déjà vu confier toutes les responsabilités pertinentes, mais ont bien souvent manqué à leurs engagements? Nous nous soucions également de ce que le projet de loi C-155 dénote de toute évidence que les tarifs marchandises font l'objet d'une inflation induite par le gouvernement à une époque où nous, à titre de société, devons respecter les lignes directrices du six et du cinq pour cent. Comment ces augmentations des taux peuvent-elles être justifiées?

En terminant nous soutenons, comme nous l'avons toujours fait, que le consensus visant à modifier l'Entente du Nid-de-Corbeau n'est d'autre qu'une illusion. Aucune autre loi antérieure n'a eu un effet aussi négatif que le projet de loi C-155 sur la collectivité agricole.

Ce mémoire est respectueusement présenté par la section locale 628.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hanterman.

Au suivant, s'il vous plaît.

**M. Walter Nisbet (district 3, région 6, Syndicat national des cultivateurs):** Monsieur le président, le mémoire rédigé par notre district a été déposé et nous espérons que vous en tiendrez compte lorsque vous prendrez vos décisions au sujet du projet de loi C-155, c'est pourquoi . . .

**Le président:** Puis-je donner quelques explications? Toutes les sections locales qui ont déjà présenté un mémoire au Comité feront face à la situation suivante: si les mémoires ne sont pas lus, ils seront joints aux délibérations de la journée, de sorte qu'ils figureront dans le procès-verbal public. S'ils sont lus, ils figureront déjà, évidemment, dans le procès-verbal public, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire de les joindre.

**M. Nisbet:** Oui, ça va. Merci. Je suis conscient de cela, c'est pourquoi je me contenterai de faire ressortir certains points du mémoire plutôt que de le lire en entier, afin que d'autres membres autour de cette table aient le temps de lire aussi leur partie.

[Text]

Basically, what we have said is that the Crow is non-negotiable and that if the Government of Canada must subsidize the railway it should be taken in the form of equity capital.

I will just make those two points for now, and make a further statement during the question time as questions arise.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

Next, please.

**Mrs. Vilda M. Laing (Director, District 6, National Farmers' Union):** My name is Vilda Laing. I am Director of District 6 of the National Farmers' Union. I am presenting a brief on behalf of District 6.

I might say that I did not know until I got here whether I was going to get the opportunity to present the brief or not. They tell me that a telex was sent to me on July 28. I had not yet received it by yesterday morning when I left home. If that is the kind of communications that CNCP can offer, I think we had better go back to the mocassin telegraph.

**The Chairman:** A point well taken, Mrs. Laing.

**Mrs. Laing:** Sitting behind me are members of my district board to help me answer questions, because my knees are shaking.

We are very, very concerned, because District 6 encompasses an area between the north and south Saskatchewan Rivers and it is bordered on the west by the Alberta boundary and on the east by a line that runs roughly north and south about 40 miles west of Saskatoon. So it is a huge district and it has a large farm union membership and it is a grain-growing district. It is the major grain-growing area in Saskatchewan because it includes the well-known Rosetown, Kindersley, Elrose grain-producing areas, but cattle are also produced in considerable quantities on the north and east sides of the district.

Our organization is traditionally the educational arm of the farmers' movement. We have studied this issue thoroughly, we have studied financial records and ratings. We started out with concern for farmers if the Crow rate changed. The more we studied, the more convinced we became that the Crow statutory rate does not need to change at all as far as grain is concerned.

Farmers in Saskatchewan have lived for far too many years beside railroads and CPR quarters of land to ignore the mismanagement that has been perpetuated by that company through the years. We have seen tracks that were not repaired, land that lay idle for years, trains that were scheduled at times that served no one along the route and lost boxcars hidden on sidings back in the bush. Believe me, if we farmed like the CN and CP run a railroad, we would have been working for someone else in no time flat.

[Translation]

Fondamentalement, nous avons affirmé que l'entente du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable et que, si le gouvernement du Canada doit subventionner les chemins de fer, il devrait le faire sous forme de capital-actions.

Je fais valoir uniquement ces deux points pour le moment, et je ferai une déclaration subséquente au cours de la période des questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

Au suivant, s'il vous plaît.

**Mme Vilda M. Laing (directrice, district 6, Syndicat national des cultivateurs):** Mon nom est Vilda Laing. Je suis directrice du District 6 du Syndicat national des cultivateurs. Je présente un mémoire au nom du District 6.

J'aimerais dire que je ne savais pas jusqu'à mon arrivée si j'allais avoir la possibilité de présenter mon mémoire ou non. On me dit qu'un télex m'a été envoyé le 28 juillet. Je ne l'avais toujours pas reçu hier matin lorsque j'ai quitté la maison. Si c'est là le genre de communications que peut offrir le CN-CP, nous devrions revenir au téléphone arabe.

**Le président:** Votre argument est juste, madame Laing.

**Mme Laing:** Des membres du conseil de mon district sont assis derrière moi pour répondre aux questions parce que j'ai les genoux qui tremblent.

Nous sommes très très préoccupés, parce que le District 6 comprend un secteur situé entre les embranchements nord et sud de la rivière Saskatchewan, bordé à l'ouest par la frontière de l'Alberta et à l'est par une ligne qui va du nord au sud à quelque 40 milles à l'ouest de Saskatoon. C'est donc un énorme district, dont un grand nombre d'habitants sont membres du syndicat agricole et font la culture du grain. C'est le plus grand secteur de culture du grain en Saskatchewan puisqu'il comprend les régions bien connues de Rosetown, Kindersley et Elrose, mais on y produit aussi énormément de bétail au nord et à l'est.

Notre organisation a toujours représenté l'aile éducative du mouvement des agriculteurs. Nous avons examiné la question en profondeur, et nous avons étudié les cotes et les dossiers financiers. Nous nous sommes d'abord souciés de ce qu'il adviendrait aux cultivateurs si les taux du Nid-de-Corbeau étaient modifiés. Plus nous avançons dans notre étude, plus nous acquérons la conviction qu'il n'y avait absolument pas lieu de modifier le taux fixé par l'Entente du Nid-de-Corbeau pour ce qui est du grain.

Les cultivateurs de la Saskatchewan ont côtoyé les chemins de fer et les quartiers du CP depuis bien trop d'années pour je pas être conscients de la mauvaise gestion qui a sévi dans cette compagnie au cours des années. Nous avons vu des voies qui n'étaient pas réparées, des terres qui restaient à ne rien faire pendant des années, des trains qui circulaient sur la route à des moments où ils n'étaient utiles à personne et des wagons couverts perdus sur des voies de garage au fond des buissons. Croyez-moi, si nous cultivions comme le CN et le CP exploitent un chemin de fer, il y a bell lurette que nous travaillerions pour quelqu'un d'autre.



## [Texte]

Studies have been made that show that the railroads have never lost money hauling grain. A table of figures in the book *To Kill the Crow*, by John Gallagher, shows a profit for the last five years. The National Farmers' Union did a complete documentation on grain handlings at all grain delivery points across the Prairies in 1980-1981. For District 6, the total grain handlings add up to 1,942,600,000 metric tonnes. The loss at five times Crow comes to \$41,749,700,000 per year for this district alone. No wonder farmers are fighting tooth and nail to retain the Crow rate.

It has been estimated that by 1990 it could cost farmers \$300 a truckload of grain for freight alone. Mr. Henry Ropertz, from the federal Department of Transport, in a speech in Cut Knife, Saskatchewan, said that the farmer who pays 13¢ a bushel at present to ship his grain will pay 72¢ a bushel early in the next decade. By then, farmers will be paying about 60% of the true cost of shipping grain, with the government picking up the rest. No wonder we are so really scared for our communities and for all of Saskatchewan.

The federal government has already spent \$400 million on the Prairie branch line rehab program and is committing another \$670 million for its completion. I have some charts that are in the report, but you have them to refer to.

Apparently, railroads will need a much better tracking system to allow for the needs of the coal industry in the future. However, according to an article I have here, the above projected increase will not come for several years beyond 1985 because global recession has resulted in a drop in export coal traffic. Why then such a determined thrust to change the Crow? Are farmers being made the scapegoat to provide service for coal?

In the same article, it says:

Led by executives from western Canada's coal industry, the task force played a crucial role in galvanizing a change in freight rates dating from 1897. One federal public servant who watched the process says the group did some of the most effective lobbying he has ever seen. How can farmers, organized or not, compete with lobbying backed by the kinds of dollars CP enterprises have?

Further, why should we have to lobby? Surely the Government of Canada is responsible to people, not corporate interests. We have come to talk here. I have come 300 miles to talk to you. Surely when we elect responsible people, we should not have to come these distances to talk about something we have already fought for, and fought diligently. Over the last

## [Traduction]

Certaines études ont démontré que le transport du grain n'a jamais fait perdre d'argent aux compagnies de chemins de fer. Un tableau de chiffres figurant dans le livre *To Kill the Crow*, de John Gallagher, montre qu'elles ont fait des bénéfices au cours des cinq dernières années. Le Syndicat national des cultivateurs a constitué une documentation complète sur la manutention du grain à tous les points de livraison des Prairies en 1980-1981. En ce qui concerne le District 6, le total du grain manutentionné s'élève à 1,942,600,000 tonnes métriques. La perte, calculée à cinq fois le taux fixé par l'Entente du Nid-de-Corbeau, s'élève à \$41,749,700,000 par année uniquement pour ce district. Il n'est pas surprenant que les agriculteurs fassent des pieds et des mains pour conserver le taux du Nid-de-Corbeau.

On a estimé que, d'ici 1990, il pourrait en coûter aux agriculteurs \$300 le chargement de camion de grain uniquement pour le transport. M. Henry Ropertz, du ministère fédéral des Transports, a affirmé, dans un discours prononcé à Cut Knife (Saskatchewan), que l'agriculteur payant actuellement 13c le boisseau pour expédier son grain paiera 72c le boisseau au début de la prochaine décennie. Les agriculteurs paieront alors environ 60 p. 100 du coût véritable du transport du grain, et le gouvernement assumera le reste. Il n'y a rien d'étonnant à ce que nous ayons tant de craintes pour nos collectivités et pour l'ensemble de la Saskatchewan.

Le gouvernement fédéral a déjà consacré 400 millions de dollars au programme de réparation des lignes d'embranchement des Prairies et il s'engage à verser une autre tranche de 670 millions de dollars pour le terminer. J'ai en main certains diagrammes du rapport, mais vous pouvez vous reporter aux vôtres.

Il semble que les chemins de fer auront besoin de meilleurs réseaux pour satisfaire ultérieurement aux besoins de l'industrie du charbon. Cependant, selon un article que j'ai ci, l'augmentation projetée dont on parle ci-dessus ne s'appliquera pas pendant plusieurs années au-delà de 1985 parce que la récession globale a entraîné une baisse du trafic d'exportation du charbon. Pourquoi alors s'acharner à modifier l'Entente du Nid-de-Corbeau? Les cultivateurs deviennent-ils les boucs émissaires des services fournis à l'industrie du charbon?

Dans le même article, on lit ce qui suit:

Sous la direction des cadres de l'industrie du charbon de l'Ouest du Canada, le groupe d'études a joué un rôle crucial pour ce qui est de susciter soudainement une modification des tarifs marchandises établis depuis 1897. Un fonctionnaire du gouvernement fédéral qui observait le processus a affirmé que le groupe avait fait le lobbying le plus efficace qu'il ait jamais vu. Comment les agriculteurs, syndiqués ou non, peuvent-ils concurrencer le lobbying appuyé par le genre de fonds dont disposent les entreprises du CP?

De plus, pourquoi souhaiterions-nous créer un groupe de pression? Le gouvernement du Canada est certainement redevable aux citoyens et non aux sociétés. Nous sommes venus vous parler; j'ai parcouru 300 milles uniquement pour parler devant ce Comité. Nous élistons certainement des gens responsables et il est impensable de devoir faire de telles distances pour discuter de questions au sujet desquelles nous

[Text]

three years we have done little else in this organization I represent.

• 1210

Communities across the Prairies have little concept of the economic changes taking place by this Bill C-155. In my home community of Cut Knife there will be \$2.6 million less per year. There is no way a town that size can afford to lose even a quarter of that amount of money. We are already taxed to the limit in order to cover our costs for our education system which is being cut back every year.

I sit on the local school board, and it really disturbs me what is happening to our schools in the rural communities because of cutbacks in choices of subjects to the point where we had to drop our French program this year. There is no way a town can afford to lose that kind of money.

We therefore ask you, the committee with the power, to use that power to protect people, not corporations. I thank you for hearing my submission.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Laing.

Next, please.

**Mr. Jim Wright (National Farmers' Union):** I would like to make a couple of points in my dissatisfaction with the committee and the time lines that were set up here.

**The Chairman:** All right. Before we go any further with that, perhaps an explanation is in order. I think it is time to give that explanation, because I have heard it three or four times this morning and we heard it in other locations. So if you would just let me give an explanation of the timeframe, Mr. Wright, your comment might not be necessary.

**Mr. J. Wright:** Okay.

**The Chairman:** As the president of the National Farmer's Union himself has said, we have a mandate from Parliament. We have to operate within that mandate. Mrs. Laing made the point that she should not have to travel 300 miles to make her views known to Parliament, and I think she is quite right. I would submit that she did not necessarily have to travel 300 miles, because I suspect she has a member of Parliament, just as every other constituency has a member of Parliament; that is the vehicle through which people in any constituency normally make their views known to Parliament.

However, in issues of the importance and magnitude of this bill, from time to time committees of Parliament do travel. But when we travel, I remind you that we, too, have many things to do. It is not quite as it is sometimes portrayed—that we sit

[Translation]

nous sommes déjà battus et ce, avec ferveur. Au cours des trois dernières années, l'organisation que je représente a oeuvré presque uniquement pour régler cette question.

Les collectivités des Prairies ont une idée très faible des changements économiques qu'entraînera l'adoption de ce projet de loi C-155. Uniquement dans mon cillage de Cut Knife, on recevra 2.6 millions de dollars de moins chaque année. Il est impossible pour une agglomération de cette dimension d'envisager même la perte d'un quart de cette somme. Déjà les contribuables supportent le fardeau maximum de taxes, simplement en vue de payer les frais de notre système d'éducation qui subit des coupures chaque année.

Je suis membre de la commission scolaire locale et déjà je suis inquiète de constater que nos écoles, dans les collectivités rurales, subissent des coupures qui portent sur le nombre de cours offerts; la situation est telle que cette année, il a fallu annuler le programme d'enseignement du français. Il est tout à fait impossible pour une collectivité d'assumer la perte de telles sommes d'argent.

Nous vous prions donc instamment, à titre de comité possédant la puissance nécessaire, d'utiliser cette puissance afin de protéger les gens et non les sociétés. Je vous remercie d'avoir bien voulu écouter ma présentation.

**Le président:** Merci, madame Laing.

Intervenant suivant, s'il vous plaît.

**M. Jim Wright (Syndicat national des cultivateurs):** J'aimerais faire quelques commentaires et exprimer mon mécontentement à l'égard des horaires déterminés par le Comité.

**Le président:** D'accord. Avant de poursuivre à ce sujet, il serait peut-être approprié que je donne quelques explications. Je crois qu'il est opportun d'expliquer notre emploi du temps, car j'ai déjà entendu, à trois ou quatre reprises ce matin et ailleurs, des remarques à ce sujet. Par conséquent, si vous me permettez d'expliquer nos horaires, monsieur Wright, vos commentaires seront peut-être superflus.

**M. J. Wright:** D'accord.

**Le président:** Comme l'a déjà mentionné le président du Syndicat national des cultivateurs, nous avons reçu un mandat du Parlement. Il faut donc que nos activités respectent ce mandat. M<sup>me</sup> Laing a déjà dit qu'elle ne devrait pas être obligée de parcourir 300 milles pour présenter son opinion au Parlement et je crois qu'elle a entièrement raison. Permettez-moi d'ajouter toutefois qu'elle en devait pas nécessairement parcourir 300 milles, elle pouvait certainement faire appel à son représentant au Parlement puisqu'il en existe dans toutes les circonscriptions canadiennes; c'est habituellement le véhicule que les gens utilisent, dans toute les circonscriptions canadiennes, pour faire connaître leur opinion au Parlement.

Toutefois, dans le cas des questions qui ont autant d'importance et d'ampleur que le présent projet de loi, les comités du Parlement doivent, à l'occasion, voyager. Lorsque nous voyageons, permettez-moi de vous rappeler que nous avons



*[Texte]*

around in Parliament with our feet up. All of us represent a constituency; all of us, I am sure, try to do the best job we can in representing that constituency. As a matter of fact, for seven weeks on these hearings, I will be completely absent from my constituency. I know that applies to other members of the committee as well. So we will be spending a good deal of time on this. We obviously cannot go to every community in western Canada, or in eastern Canada either. In fact, to the section of Canada from which I come we will not be going at all.

Therefore, I would appreciate it if witnesses before the committee would stick to the issue of Bill C-155 rather than the issue of the committee.

We have done the best we can in the time available to us. I can tell you that our staff has worked practically day and night. I was on the phone for those first three weeks of July almost constantly trying to organize this and make sure that every request we got was accommodated. That is the way we have operated. So I do not believe that comments on the way the committee has organized itself or on the way it works are in order, and I would ask that submissions deal with the substance of Bill C-155.

I would ask the presenter on behalf of the local to proceed.

**Mrs. Laing:** Mr. Chairman, I do not think anywhere in my brief did I criticize the committee. It was not my intent. If I criticized, it was the fact that I did say at the beginning that I had not received my telex, although it had been 10 days coming.

**The Chairman:** I was not suggesting, Mrs. Laing, that you were critical of the committee. But the issue has come up several times, and I simply wanted to explain. I am as upset as you are that you did not receive your telex. There is not any reason why you should not have received it, in my opinion. So that was not what I was referring to. I was simply referring to your statement with regard to the distance you travelled. I know it is a long way, and I am not being critical of that; I am just commenting on it, that is all.

Mr. Murta, did you wish to say something?

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, it might be of some help. I think what is concerning a number of the people here this morning is the fact that they have never really had either a yes or a no from the committee as to whether they should be here. At least some of the groups feel that way. I wonder if you could outline to the people assembled the number of groups, the number of individuals we are seeing and the simple logistics of the problems that the clerk had in trying to contact everybody over a very short period of time. I think that is really where the frustrations from the witnesses seem to be coming.

*[Traduction]*

aussi plusieurs obligations. La situation n'est pas tout à fait celle que l'on décrit souvent, c'est-à-dire que les membres du Parlement se tournent les pouces. Nous représentons tous ici, sans exception, une circonscription et je suis certain que nous nous efforçons de la représenter de la meilleure façon possible. En fait, pendant les sept semaines que dureront les audiences de ce Comité je serai totalement absent de ma circonscription. Et cette remarque s'applique aussi aux autres membres du Comité. Par conséquent, nous consacrons énormément de temps au travail de ce Comité. Il est évident qu'on ne peut pas visiter chaque collectivité de l'Ouest canadien ou de l'Est du Canada. En fait, nous ne visiterons pas les parties du Canada que je représente.

Par conséquent, j'apprécierais énormément que les témoins s'exprimant devant ce Comité traitent uniquement de la question du projet de loi C-155 et non des horaires du Comité.

Nous avons fait tout ce qui était humainement possible étant donné le temps qui nous était alloué. Je peux vous dire que les membres de notre personnel ont travaillé virtuellement jour et nuit. Personnellement, j'ai passé les trois premières semaines de juillet presque entièrement au téléphone à essayer d'organiser cette visite et de répondre à chaque demande reçue. Voilà notre façon de procéder. Je ne crois pas que les commentaires concernant l'organisation du Comité ou son fonctionnement soient bienvenus et j'aimerais que les présentations se rapportent uniquement à la substance du projet de loi C-155.

J'aimerais maintenant demander au prochain intervenant de faire sa présentation.

**Mme Laing:** Monsieur le président, je ne crois pas avoir critiqué le Comité dans mon mémoire. Ce n'était pas mon intention. Si j'ai critiqué quelque chose, c'était plutôt le fait, comme je l'ai dit au début de ma présentation, de n'avoir pas reçu la communication par télex qui avait été transmise depuis 10 jours.

**Le président:** Je n'ai pas laissé entendre, madame Laing, que vous aviez critiqué le Comité. La question de l'organisation du Comité a toutefois été soulevée à plusieurs reprises et je voulais simplement apporter une explication. Je suis tout aussi désolé que vous l'êtes au sujet de ce télex. À mon avis, aucune raison ne peut justifier ce retard. Mais je ne parlais pas de cet incident, je commentais simplement votre déclaration au sujet de la distance que vous aviez dû parcourir. Je reconnais qu'il s'agit d'une distance importante et je ne critique pas votre déclaration; je faisais simplement un commentaire.

Monsieur Murta, désirez-vous prendre la parole?

**M. Murta:** Monsieur le président, je pourrais peut-être clarifier la situation. Je crois que ce qui contrarie bon nombre de participants ici ce matin, c'est qu'ils n'ont jamais reçu une réponse claire de la part du Comité pour savoir si en fait, ils devaient, oui ou non, être présentés. Je suis d'avis que certains groupes du moins se posent des questions à ce sujet. Peut-être pourriez-vous décrire, à l'intention des personnes regroupées ici, le nombre de groupes de d'individus que nous devons rencontrer et les difficultés pratiques auxquelles le commis doit faire face pour entrer en communication avec tous ces

[Text]

**The Chairman:** I think I can outline that; I will in a few minutes, but I want to get the exact information before I do. In the meantime, I would ask the lady next to Mrs. Laing to identify herself and proceed with her comments so we do not lose time.

**An hon. Member:** Mr. Chairman, does Mr. Wright have anything else to add?

**Mr. J. Wright:** Yes, I do. I think the points made here were very clear that the committee should take back to the minister the concerns that there was a definite timing error made in proceeding with the hearings. I know our district did not receive even notification that our brief had made it to Ottawa or not. We came down here today not knowing if we would be presenting or not.

I just wanted to make the point that in lieu of that, I think the hearings should be longer and should have been extended. It is a bad time of year for the farmers to make it down to make their presentation, because we have crops at home that are ready to be harvested right now. It is a very difficult time for farmers to get away.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Wright.

**Mrs. Marcella Pederson (National Farmers' Union, Local 631):** We, the members of Local 631, which is a 250 family unit membership of the National Farmers' Union, take this opportunity to express some of our views regarding the Crow rate to the Commons transport committee. We feel that the proposed legislation, Bill C-155, which you as a committee are studying, should be scrapped and the Crow rate remain as it was under the 1925 Crow statute, with certain other commodities included.

We object to Bill C-155 on many grounds, some of which are summarized below.

**Cost:** At the present time and for the foreseeable future, farmers are at best breaking even from grain income; any increase in freight costs will merely exacerbate the situation.

• 1220

**Variable rates:** No provision is included for rates to be based on distance only, thereby opening the door for variable rates. Once variable rates become established we foresee the closing down of many more branch lines. This may enhance the railways' profit position, but the farmer will lose by having to truck his grain farther. To add insult to injury, he will pay

[Translation]

participants en si peu de temps. Je crois qu'il s'agit là de la source profonde des frustrations des divers témoins.

**Le président:** Oui, je crois que je peux donner une telle description et je le ferai dans quelques minutes, mais auparavant, je dois obtenir des renseignements exacts. Entre temps, j'aimerais demander à la dame qui se trouve auprès de Mme Laing de se nommer et de faire sa déclaration afin que le Comité perde le moins de temps possible.

**Une voix:** Monsieur le président, peut-être Wright a-t-il quelque chose à ajouter?

**M. J. Wright:** Oui, effectivement. L'objet de nos déclarations, je crois, est très évident; nous demandons au Comité de transmettre au ministre notre inquiétude car quelqu'un a définitivement commis une erreur de synchronisation en organisant les audiences. Je sais que dans notre district, par exemple, on n'a reçu aucun avis et nous ne savions pas si notre mémoire était bel et bien parvenu à Ottawa. Nous nous sommes rendus ici aujourd'hui sans savoir si on pouvait faire une présentation.

Je veux simplement dire que les audiences devraient être plus longues et qu'il serait préférable de les prolonger. Cette période de l'année est la plus occupée pour les agriculteurs; par conséquent, il est difficile pour eux de se déplacer, de se rendre jusqu'ici pour exprimer leur point de vue; nous avons tous à la maison des récoltes qui attendent dans les champs. Il est excessivement difficile pour nous de quitter la ferme à ce moment de l'année.

**Le président:** Merci, monsieur Wright.

**Mme Marcella Pederson (Syndicat national des cultivateurs, section 631):** Nous, les membres de la section 631 du Syndicat national des cultivateurs, qui compte 250 familles agricoles, profitons de cette occasion pour exprimer quelques-uns de nos points de vue à l'égard du tarif du Nid-de-Corbeau devant ce Comité sur le transport. À notre avis, le projet de loi C-155 qui fait l'objet de votre mandat, devrait être entièrement supprimé et le tarif du Nid-de-Corbeau devrait demeurer en vigueur selon les stipulations de la loi de 1925; on pourrait peut-être modifier cette loi afin qu'elle s'applique à d'autres denrées.

Nous nous opposons à l'adoption du projet de loi C-155 pour plusieurs raisons dont certaines sont résumées ci-dessous.

**Le coût:** À l'heure actuelle, les agriculteurs atteignent au mieux le point mort quant à la rentabilité de la culture des céréales et, dans la mesure où l'on peut prévoir le futur, cette situation devrait se poursuivre; toute augmentation des coûts du transport ne fera qu'exacerber cette situation.

**Variabilité des taux:** Ce projet de loi ne renferme aucun article prévoyant le calcul des taux en fonction de la distance; il donne ainsi lieu à la création de taux variables. Dès que ces taux variables seront mis en application, nous prévoyons la fermeture d'autres lignes d'embranchement. Ceci permettrait sans doute d'améliorer le rendement des compagnies de chemins de fer, mais les agriculteurs subiront des pertes car ils



*[Texte]*

more in taxes to upgrade and maintain the additional roads needed under this scenario.

Part I, Administrative Measures: Under this section it is proposed to set up a Senior Grain Transportation Committee with representatives from most if not all segments of the grain industry from production to transportation and processing. We feel that the sheer size of this proposed committee makes it unwieldy and probably unworkable. Apparently the minister shares this opinion because the bill also proposes the establishment of a grain transportation agency administrator. Under Clause 20.(1) and (2) the administrator is given the power to override any advice from the Grain Transportation Committee. In our opinion, the proposed grain transportation committee, and more especially the grain transportation administrator, will erode the power of the Canadian Wheat Board to efficiently move grain from the primary elevator to final destination, be this a domestic market or an export terminal.

In addition to the above-mentioned points, we strongly object to the unseemly haste with which this committee is holding hearings in regard to Bill C-155. Because this is the busy season for farmers, it is extremely hard to find the time to do the in-depth research needed for the comprehensive rebuttal of Bill C-155, and may I add that your committee cannot do it either.

We therefore ask that your committee defer further study on Bill C-155 until next January. We feel that if your committee takes the time to do a thorough study of the ramifications of Bill C-155 you will then conclude that the provisions of Bill C-155 will impose an impossible financial burden on the western economy in general and on western farmers in particular. Having concluded this, your committee would then recommend to the House of Commons that it not proceed with Bill C-155.

I would like to add further before I close that I also started out last night to come here—a 300-mile, six-hour drive . . . and I think it only fair because of the time at which this hearing is being held that I should be able to submit a \$140 bill for my expenses to come down here, plus the loss of my harvest in my freezer.

Thank you for hearing our views, Local 631 of the National Farmers' Union.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Pedersen.

Next, please.

**Mr. John Howard (President, Local 640, District 2, National Farmers' Union):** Our local is very disturbed by the

*[Traduction]*

devront expédier leurs céréales par camions sur des distances plus longues. De plus, ce qui ajoute l'insulte à l'injure, ils devront payer des taxes plus élevées pour défrayer le coût de l'amélioration et de l'entretien des voies additionnelles nécessaires à cause de ce scénario.

Première partie, mesures administratives. Dans cette section du projet de loi, on propose de créer un Comité principal sur le transport des grains formé de représentants provenant de presque tous les segments de l'industrie céréalière—production, transport, traitement. À notre avis, la dimension de ce Comité proposé en fera un organisme trop lourd et probablement difficile à gouverner. Apparemment le ministre est de cet avis car le projet de loi propose aussi la nomination d'un administrateur d'organisme s'occupant du transport des grains. En vertu des articles 20.(1) et 20.(2), cet administrateur aura l'autorité nécessaire pour casser toute décision du Comité se rapportant au transport des grains. À notre avis, le Comité proposé et, à plus forte raison, l'administrateur du transport des grains ne feront que grignoter l'autorité de la Commission canadienne du blé qui assure actuellement un transport efficace des céréales depuis les silos jusqu'aux destinations finales qu'il s'agisse du marché local ou des terminaux utilisés pour l'exportation de denrées.

En plus des éléments mentionnés ci-dessus, nous nous opposons fermement à la hâte inexplicée de ce Comité à l'égard de l'étude du projet de loi C-155. Étant donné que cette période de l'année correspond à la saison de grandes activités pour les agriculteurs, il est très difficile pour eux de faire les recherches exhaustives nécessaires à la préparation de réfutations efficaces du projet de loi C-155; permettez-moi d'ajouter que votre Comité n'a pas eu, non plus le temps de faire de telles recherches.

Nous demandons par conséquent que ce Comité reporte à janvier 1984 toute étude du projet de loi C-155. À notre avis, si le Comité prend le temps d'étudier en profondeur toutes les ramifications de ce projet de loi C-155, il arrivera nécessairement à la conclusion que les dispositions de ce projet de loi imposeraient un fardeau financier impossible à soutenir à toute l'économie de l'Ouest en général et aux agriculteurs de l'Ouest canadien en particulier. À la lumière de cette conclusion, le Comité recommanderait alors à la Chambre des communes de ne pas adopter le projet de loi C-155.

J'aimerais ajouter, avant de terminer, que j'ai dû aussi quitter la maison hier soir pour venir ici, c'est-à-dire parcourir 300 milles, soit une randonnée de six heures en automobile; je crois qu'il serait juste, étant donné l'heure de cette audience, que je présente un relevé de dépenses de \$140 et que j'ajoute à ces dépenses la perte de ma récolte.

Je vous remercie d'avoir bien voulu recevoir la présentation de la section 631 du Syndicat national des cultivateurs.

**Le président:** Merci, madame Pedersen.

Passons maintenant à l'intervenant suivant s'il vous plaît.

**M. John Howard (président, section locale 640, district 2, Syndicat national des cultivateurs):** Les gens de notre groupe

## [Text]

process this legislation is bringing. We wonder what oversight in the democratic process has forced the people of this country to defend themselves against their own government. Is this not Canada, the democracy? Is this not the government that Canadians elected to represent them; the one which negotiated the Crow's Nest Pass Agreement on our behalf? Can it be that this government would now have us believe that it should relieve the railway companies of their part of the bargain, let them keep the rest, and guarantee their future welfare, all in the same process? Can it be that our last and only recourse to justice is a quick visit from a committee made up mostly of members of this same government? What great sin have we committed to have our rights diminished to this point? It may seem that we have been defeated by these new liberal rules of democracy. But we will not submit to dictatorship. We the farmers have served this nation well. We produce its food; yet we are rewarded at such a level that many of us are forced out of business. And now we have this bill thrust on us.

We need our railroads, but that does not give them the right to rob us or dictate the way we live or where we sell our produce. This is the situation our grandparents fought against and defeated. Now this government wants to inflict it on other generations.

We may seem powerless, but we are not. We are not the innocent natives that could be herded into reservations with broken promises and worthless pieces of paper. Unlike them, we have a knowledge of the history of this country. We know of the complicity between this government and its railroad barons. We know it from the Pacific scandal to the present.

We know that this area supplied most of the tax-free land that was used to bribe the railroad bosses into building railroads, so that they and their friends could milk the great western cow. We have seen, too, how the railroads extended their tentacles into all its parts, to get every drop possible. And we have watched them withdraw those tentacles as they fall on fresher cows. We know about the railroad act that forbids this abandonment, but which is ignored by the federal government.

We know that these prairies are again ripe for plunder and that this abandoned system must be rebuilt to accommodate it. We know, too, that the wheat pools and the regulatory bodies, the Canadian Transport Commission, the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board, stand in the way of this plunder; that they must be removed or emasculated for this plot to succeed. Bill C-155 is a major step toward this end.

## [Translation]

syndical sont très perturbés par la situation que crée cette loi. Nous nous demandons par quelle erreur dans l'exercice de la démocratie on force les gens de ce pays à se défendre contre leur propre gouvernement. S'agit-il du Canada, de cette démocratie? Ne s'agit-il pas du gouvernement que les Canadiens ont élu pour les représenter; de celui qui a négocié l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau en notre nom? Se pourrait-il que ce gouvernement nous fasse croire à l'heure actuelle qu'il devrait délivrer les sociétés de chemin de fer d'une partie de leurs obligations, leur laisser conserver le reste et garantir leur bien-être futur; tout cela dans le même souffle? Se pourrait-il que notre dernier et unique recours pour obtenir justice soit une visite rapide d'un comité formé en majeure partie des membres de ce même gouvernement? Quel péché grave avons-nous commis pour nous voir restreindre nos droits à ce point? Il semblerait que nous ayons été battus par ces nouvelles règles libérales de la démocratie. Mais nous ne nous soumettrons pas à la dictature. Nous, les agriculteurs, nous bien servi ce pays. Nous produisons sa nourriture; pourtant, on nous récompense en forçant bon nombre d'entre nous à abandonner nos exploitations. Et maintenant on nous impose ce projet de loi.

Nous avons besoin de nos sociétés de chemin de fer, mais cela ne leur donne pas le droit de nous voler ou de nous dicter notre façon de vivre ou l'endroit où nous devons vendre nos produits. Il s'agit d'une situation pour laquelle nos grands-parents se sont battus et qu'ils ont surmontée. Maintenant, ce gouvernement veut l'infliger aux autres générations.

Nous pouvons sembler impuissants, mais nous ne le sommes pas. Nous ne sommes pas d'innocents autochtones que l'on peut parquer dans des réserves avec des promesses sans lendemain et des bouts de papier sans valeur. Contrairement à ces gens, nous connaissons l'histoire de ce pays. Nous connaissons la complicité qui existe entre ce gouvernement et les magnats du chemin de fer. Nous le savons depuis le scandale du Pacifique jusqu'à maintenant.

Nous savons que cette région a fourni la plus grande partie des terres exemptées d'impôt qui ont été utilisées pour corrompre les dirigeants des sociétés de chemin de fer pour les amener à construire des chemins de fer de sorte qu'ils ont pu, ainsi que leurs amis, tirer le maximum de la prospérité de l'Ouest. Nous avons également vu comment ces sociétés ont étendu leurs tentacules dans toutes les parties de nos régions pour en tirer le plus possible. Nous les avons vues retirer leurs tentacules pour les poser de nouveau dans des secteurs vierges. Nous connaissons les dispositions de la Loi sur le chemin de fer qui défendent ce genre d'abandon, mais dont le gouvernement fédéral ne tient pas compte.

Nous savons que ces prairies sont encore mûres pour le pillage et que ce système abandonné doit être remis sur pied à cette fin. Nous savons également que les groupes de céréaliculteurs et que les organismes de réglementation, la Commission canadienne des transports, la Commission canadienne des grains et la Commission canadienne du blé, s'opposent à ce pillage; nous savons en outre qu'ils doivent être éliminés ou émasculés pour que ce complot réussisse. Le projet de loi C-155 représente un pas considérable en ce sens.



## [Texte]

We have not been fooled by the deceit, the phoney studies, the pretense of negotiation, the coddling and the fawning, the manipulation of the media, the attempts to divide and rule, or the threats. We have not come here to beg mercy at the feet of this government. We recognize that this hearing is just a lost exercise in this process of deceit.

The facts of this issue are obvious. The Crow's Nest Pass agreement has been a good one for all concerned. It has allowed the railways to build empires. The bill to scrap it means economic disaster for Canada, as well as the west. Carl Snavely himself has admitted the fate of the family farm. Surely Canada would not be so foolish as to jeopardize its revenues from export grain.

Canada must have a railroad system to serve the needs of its people. This system cannot be achieved by allowing giant oligopolies to set it up in a fashion solely designed to maximize their greed. This government must cease to submit to railway blackmail. It must cease to issue welfare cheques to these multibillion dollar giants. Since they are unwilling to keep the agreements and abide by the regulations of the people of this nation, then let them forfeit all they gain from these agreements.

This federal government must finally begin to represent the people who gave it the honour to do so. It must remove this bill that would see the return of the power of the robber barons of the early part of this century; that would destroy the social and economic fabric of these prairies.

Finally, using the assets defaulted by the railway companies, it must set up a public system of transportation which will serve the needs of all its people at a cost that they can afford. The Crow rate would remain unaltered. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Next, please.

**Mr. Steve Jalbert (National Farmers' Union, Local 611):** Mr. Chairman, we certainly want to take this opportunity to welcome one member from the east, and all the rest of the members from west of the east and, particularly one rose in the group, Mrs. Eva Côté; it is nice to see you again.

I do want to point out that I was cow-minding at 2:00 this morning, and if I look a little haggard, well, that is part of the reason plus reason, plus driving a couple of hundred miles. Since our local has submitted a brief, I will just quickly go over some of the highlights of it. I will not take long.

First of all, as I have stated we welcome the opportunity to present our views on Bill C-155. This local of the National Farmers' Union is comprised of some five municipalities immediately west of Saskatoon, which is an area some 40 miles square. In the crop year of 1981, we produced a total of 252,100 tonnes of grain which were shipped out of this local—

## [Traduction]

Nous n'avons pas été trompés par la supercherie, les études feintes, les supposées négociations, les flatteries et les courbettes, les manœuvres destinées aux médias, les tentatives visant à diviser pour régner, non plus que par les menaces. Nous ne sommes pas venus implorer le gouvernement. Nous réalisons que la présente audience ne constitue qu'un exercice de tromperie.

Les faits qui se rapportent à la présente question sont évidents. L'accord du Pas du Nid-de Corbeau a été un accord favorable pour tous les intéressés. Il a permis aux sociétés de chemin de fer de se construire des empires. Rejeter le projet de loi signifierait un désastre économique pour le Canada, ainsi que pour l'Ouest. M. Carl Snavely lui-même a admis le sort réservé à l'exploitation agricole familiale. Il est certain que le Canada ne serait pas assez déraisonnable pour mettre en péril ses revenus provenant des céréales d'exportation.

Le Canada doit disposer d'un réseau ferroviaire qui répond aux besoins de sa population. On ne peut y arriver en permettant aux oligopoles géants d'organiser ce réseau de façon à leur permettre de satisfaire uniquement leur avidité. Ce gouvernement doit cesser de se soumettre au chantage des sociétés de chemin de fer. Il doit cesser d'émettre des chèques de bien-être social à ces géants multimilliardaires. Puisqu'ils ne souhaitent pas respecter les ententes conclues et les règlements de ce pays, qu'on les laisse perdre tout ce qu'ils ont tiré de ces accords.

Le gouvernement fédéral doit finalement commencer à représenter la population qui lui a fait l'honneur de l'élire. Il doit retirer ce projet de loi qui entraînerait le retour en force des chevaliers d'industrie comme au début du siècle. Cela détruirait le tissu social et économique des prairies.

En dernier lieu, il doit établir, à même les biens tirés des sociétés ferroviaires, un réseau de transport public qui répondra aux besoins de toute sa population à un coût qu'elle peut assumer. Le tarif du Nid-de-Corbeau demeurerait inchangé. Merci.

**Le président:** Merci monsieur.

Au suivant, s'il vous plaît.

**M. Steve Jalbert (syndicat national des cultivateurs, section locale 611):** Monsieur le président, nous aimerions profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à un membre de l'est ainsi qu'à tout le reste des membres à l'ouest de l'est et, particulièrement à une membre distinguée du groupe, M<sup>me</sup> Eva Côté; nous sommes heureux de vous revoir.

J'aimerais souligner qu'à 2h00, ce matin, je prenais soin des vaches et que c'est là une des raisons de ma mine défaite en plus du fait que j'ai conduit pendant quelques centaines de milles. Puisque notre groupe syndical a présenté un exposé, je me contenterai de passer en revue certains des points saillants de cet exposé. Ce ne sera pas long.

En premier lieu, comme je l'ai déjà dit, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de donner notre opinion sur le projet de loi C-155. Notre groupe syndical qui appartient au Syndicat national des cultivateurs comprend quelque cinq municipalités situées immédiatement à l'ouest de Saskatoon dont la superficie s'étend sur quelque 40 milles carrés. Au

*[Text]*

the figures being from the Canadian Grain Commission. Under the present Crow rate, the freight would come to about \$1,279,000.

Some of the projections indicate that of course if the Crow rate is changed to being five times by 1990 what it is now, it would mean an additional—and this is a correction to the original brief—\$5,117,000 to pay to ship the same amount of grain. The reduction in the buying power of the grain producers would be detrimental in effect on the towns and on the City of Saskatoon. I might add that this of course has been mentioned before, there is not even a final payment coming on any grain this year.

Where the bill comes to Part I relating to administrative measures providing appointment of a Senior Grain Transportation Committee and grain transportation administrator, we are very concerned about that taking Canadian Wheat Board powers away. It would be disastrous if our board, which tries to sell grain in the most efficient way, were impeded in any way shape or form with this. We are very concerned about that.

Part II is on rates and makes provision for variable rates. That would perhaps work to make shipping grain more efficient insofar as an elevator and the railroads are concerned, but it certainly would not be more efficient for the farmers. There is no question about it, you would centralize the point. I have a map here, made by the Canadian Grain Commission, and I am sure what would happen is that we would end up with about 13 points in the whole west of Canada, if we were to go to variable rates. Sure, it would be cheaper for the railroads, but extremely expensive in long-distance hauls for the farmers of western Canada.

Now as for Crow benefits, as has been mentioned before, we still maintain that it should go to the railroads. We do not wish to have this diluted. And another thing, of course, is the ceiling on the 31 million tonnes. If that were put on, it would be a disincentive, of course, to produce, and would hurt Canada's balance of payments and the trade in agricultural products.

There should be, as has also been mentioned before, large resources like the coal funds to help pay for any of these deficiencies, if there are such things as far as grain moving is concerned.

Now we have strong reservations about the assumption that an increase in grain freight rates will lead to a viable processing industry on the Prairies. Many countries prefer to do their own processing.

*[Translation]*

cours de la campagne de 1981, nous avons produit un total de 252,100 tonnes de céréales qui ont été expédiées hors de ce territoire; les chiffres proviennent de la Commission canadienne des grains. En vertu du présent tarif du Nid-de-Corbeau, les dépenses de fret se chiffrent à environ 1,279,000 dollars.

Certaines projections indiquent que, bien sûr, si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié pour être multiplié par cinq d'ici 1990, cela signifierait un supplément de 5,117,000 dollars à payer pour expédier la même quantité de céréales; (et cela constitue une modification de l'exposé original). La diminution du pouvoir d'achat des céréaliculteurs nuirait aux municipalités et à la ville de Saskatoon. J'aimerais ajouter que, bien sûr, cela avait déjà été indiqué, il n'y a même pas de paiement final en vue sur les céréales cette année.

Ce que prévoit le projet de loi à la partie I, c'est-à-dire les mesures administratives prévoyant la création d'un comité principal du transport des céréales ainsi que la nomination d'un administrateur du transport céréalier, nous inquiète en ce sens que nous craignons que la Commission canadienne du blé ne perde ses pouvoirs, de ce fait. Cela serait désastreux si notre Commission, qui essaie de vendre des céréales de la manière la plus efficace possible, se voyait empêchée d'agir d'une façon ou d'une autre en raison de ce projet de loi. Cela nous préoccupe beaucoup.

La partie II traite des tarifs et contient des dispositions relatives à des tarifs variables. Cela rendrait peut-être plus efficace l'expédition des céréales pour un silo ou pour les sociétés de chemin de fer, mais cela ne serait certainement pas efficace pour les agriculteurs. Il ne fait aucun doute que cela aurait un effet de centralisation. J'ai ici une carte établie par la Commission canadienne des grains et je suis certain que ce qui se produirait c'est que nous finirions par avoir environ 13 endroits dans l'ouest du Canada, si nous devons adopter les tarifs variables. Bien sûr, cela serait moins coûteux pour les sociétés de chemin de fer, mais extrêmement coûteux pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada parce que le transport devrait se faire sur une très grande distance.

Maintenant, pour ce qui est des avantages du tarif du Nid-de-Corbeau, comme on l'a déjà indiqué, nous sommes toujours d'avis que cela profiterait aux sociétés ferroviaires. Nous ne souhaitons pas que cela s'étende. L'autre question, bien sûr, est le plafond des 31 millions de tonnes. Si cette mesure était adoptée, elle découragerait évidemment la production et nuirait à la balance des paiements du Canada et au commerce des produits agricoles.

Comme on l'a d'ailleurs également mentionné, auparavant, il devrait y avoir, comme dans le cas des fonds destinés au charbon, de grandes ressources visant à aider à payer pour ces lacunes, si elles existent dans le cas du transport des céréales.

Maintenant, nous avons beaucoup de réserves quant à l'affirmation selon laquelle une augmentation des tarifs de fret céréalier entraînerait la viabilité de l'industrie de la transformation dans les Prairies. De nombreux pays préfèrent faire leur propre transformation.



[Texte]

[Traduction]

• 1240

For example, flour is now shipped from the Prairies under the present Crow rate, but there is no great demand for our flour. The Japanese no doubt would rather process their own products, and so would many more of the Third World countries.

We simply do not agree that there will be improvement of the livestock industry if the Crow rate is abolished. This has been stated before. It is a fact that it would have a negative effect on livestock practices. History has shown that cheap grain always leads to overproduction in livestock.

In conclusion, we certainly want to point out that it is a common myth that has been manufactured by the government and the railway companies that the needed upgrading in the transportation system cannot take place under the Crow rate. If the Crow rate is abolished, the proposed upgrading would have to take place, even if no grain was shipped—that has been pointed out before—with the increase of other transportation.

So, with that, we will conclude. We thank you for your time. We conclude by saying we hope that you will leave this standing on the Order Paper and have it defeated.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Jalbert. I am sure the committee appreciates your dealing with the issue at hand.

Next, please.

**Mr. Lorne Pattison (President, Local 633, National Farmers' Union):** Lorne Pattison, Local 633, Lloydminster, Saskatchewan-Alberta.

Despite your plea, I must object for the numbers that are sitting up front here and the way we are being pushed through like cattle to slaughter. I also am disappointed that my request for my brief to be heard in Edmonton was not accepted. Not only have I driven 350 miles, but I have driven 200 extra miles that was unnecessary, taking up an extra day of my time.

Nevertheless, the importance of this bill has made me come here. I have chosen to address the House of Commons Standing Committee on Transport to express my worries both as a private farmer and as the President of the National Farmers' Union, Local 633. I will also add that I am representing three sons who are about to choose a profession and are finding it hard to accept agriculture as that profession because of the discriminating actions of governments towards us.

The plan the committee is assigned to study and discuss represents, to us, a very real threat to our way of life and to our communities.

Local 633 is an interesting local because it straddles two provinces with membership from Kitscoty, Alberta, all the way

Par exemple, la farine est maintenant expédiée des Prairies selon le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, mais notre farine n'est pas en grande demande. Sans aucun doute, les Japonais aimeraient mieux conditionner leur propre produit en un bon nombre de pays en voie de développement aimeraient en faire autant.

Nous ne sommes pas du tout convaincus qu'il y aura amélioration dans l'industrie du bétail si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli. Cela a été déclaré auparavant. C'est un fait que son abolition aurait un effet négatif sur les pratiques en matière de bétail. L'histoire a démontré que du grain bon marché a toujours mené à une surproduction des bestiaux.

En conclusion, nous voulons certainement souligner qu'il s'agit d'un mythe courant qui a été fabriqué par le gouvernement et par les compagnies de chemins de fer selon lequel le perfectionnement voulu du système de transport ne peut avoir lieu si on conserve le tarif du Nid-de-Corbeau. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, l'amélioration projetée devrait avoir lieu, même si grains n'étaient pas expédiés—cela a été souligné auparavant—à cause de l'augmentation d'autres formes de transport.

Après cela, nous allons conclure. Nous vous remercions de votre temps. En conclusion, nous espérons que vous laisserez ce projet en suspend dans l'ordonnance et que vous le ferez échouer.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Jalbert. Je suis sûr que le Comité apprécie votre traitement de la question en cours.

Au suivant s'il vous plaît.

**M. Lorne Pattison (président, section locale 633, Syndicat national des cultivateurs):** Lorne Pattison, section locale 633, Lloydminster, Saskatchewan, Alberta.

En dépit de votre prière, je dois m'élever, au nom de tous ceux qui sont assis ici, contre la façon dont nous sommes poussés comme du bétail à l'abattoir. Je suis également déçu que ma demande de faire entendre mon mémoire à Edmonton ait été refusée. J'ai non seulement conduit 350 milles, mais j'ai encore conduit 200 milles supplémentaires, ce qui m'a pris une autre jour-ée de mon temps.

Néanmoins, l'importance de ce projet de loi m'a fait venir ici. J'ai choisi de parler au Comité permanent des transports à la Chambre des communes afin d'exprimer mes préoccupations à la fois à titre personnel comme agriculteur et aussi comme président du Syndicat national des cultivateurs, section locale 633. J'ajouterai également que je représente trois fils qui sont sur le point de choisir une profession et qui trouvent difficile d'accepter l'agriculture comme leur profession à cause des mesures discriminatoires des gouvernements envers nous.

Le projet que le Comité est en train d'étudier représente, selon nous, une menace très réelle à notre façon de vivre et à nos communautés.

La section locale 633 est une section intéressante car elle est à cheval sur deux provinces avec une affiliation qui part de

## [Text]

down to Paynton, Saskatchewan. What the proposals contained in the Pepin plan mean to farmers in this area is economic hardship for each and every one of us and for the communities and towns we support.

Let us look first at the immediate cost to the farmers in my region. At five times the Crow rate, farmers in my local alone will be paying \$7.4 million per year more to transport their grain, and this is not a large local we are dealing with. By introducing this new formula as contained in the Pepin plan we are looking at towns like Maidstone, Saskatchewan, losing \$1.3 million a year; Marshall will lose \$833,000; and Kitscoty will lose \$596,000. This is for each and every year into the future.

Let us just imagine what this kind of loss will mean to those 12 communities in our local. Farm implement dealers, service industries and other small businesses will be the losers if this formula is allowed to become a reality in practice. I might add that we have just had one farm dealership shut down because of the uncertainty of agriculture and the Crow rate.

Now let us look at the Pepin proposals a little more closely and see the other costs to those communities. The new boxcar lot scheme in the plan means nothing less than the resurrection of variable rates. We see this as an even greater attack on our communities. By reintroducing variable rates the Pepin scheme will allow the railways to make it more attractive for farmers to haul to central locations. The eventual outcome of this can only be the collapse of the smaller communities. It only makes sense that if producers are hauling to Vegreville or North Battleford they are likely to do more business in those larger cities; that is, any business they can still afford to do after paying the increased freight charges.

Again, the victims of this short-sighted transportation bill will be the merchants, credit unions and service industries of our smaller communities. Those enterprises are the very fibre of our towns, and when they suffer the survival of the community becomes tenuous.

As you can see, the Pepin bill represents a two-pronged attack on the way of life of the rural people of western Canada. As a transportation bill, without a doubt the proposals represent an attempt to benefit the railways with no thought given to our future.

Let us not forget that the Pepin plan is a transportation bill. Others seem to have mistaken these proposals as a harbinger of some kind of livestock subsidy program. This side issue, the issue of livestock subsidies, has absolutely nothing to do with the transportation of our product to market.

## [Translation]

Kitscoty en Alberta tout au long jusqu'à Paynton en Saskatchewan. Ce que les propositions du plan Pépin signifient pour les agriculteurs de cette région, ce sont des charges économiques pour chacun d'entre nous ainsi que pour les communautés et les villes que nous appuyons.

Voyons tout d'abord le coût immédiat pour les agriculteurs de ma région. Avec un tarif cinq fois plus élevé que celui du Nid-de-Corbeau, les cultivateurs de ma section uniquement paieront 7.4 millions de dollars par année de plus pour le transport des grains, et il ne s'agit pas d'une très grande section locale. Si on a introduit cette nouvelle formule, telle qu'elle est contenue dans le plan Pépin, des villes comme Maidstone, Saskatchewan, vont perdre 1.3 million de dollars par année, Marshall perdra \$833,000 et Kitscoty perdra \$596,000 Ceci pour chacune des années et pour toutes les années à venir.

Imaginons simplement ce que ce genre de pertes signifiera pour les 12 communautés de notre section locale. Les marchands de matériel agricole, les industries de services et autres petites entreprises seront les perdants si cette formule devient une réalité. Je pourrais ajouter qu'un commerce agricole vient tout juste de fermer à cause de l'incertitude en agriculture et en ce qui concerne le tarif du Nid-de-Corbeau.

Examinons maintenant d'un peu plus près les propositions Pépin et voyons quels sont les autres frais pour ces communautés. Le nouveau plan des wagons couverts ne signifie rien d'autre que la résurgence des taux variables. Nous voyons cela comme une attaque encore plus grande contre nos communautés. En réintroduisant les taux variables, le plan Pépin permettra aux compagnies de chemins de fer de rendre encore plus attrayant aux yeux des agriculteurs le remorquage vers les emplacements centraux. Le résultat éventuel de cela ne peut être que l'effondrement des communautés plus petites. Il semble tout à fait logique de dire que, si les producteurs remorquent jusqu'à Vegreville ou North Battleford, ils feront probablement plus d'affaires dans ces villes plus importantes; c'est-à-dire, toutes les affaires qu'ils pourront se permettre après avoir payé des taux accrus de fret.

De nouveau, les victimes de ce projet de loi qui ne voit pas très loin seront les marchands, les syndicats et les industries de services de nos communautés parmi les plus petites. Ces entreprises constituent la matière même de nos villes et, lorsqu'elles souffrent, la survie de la communauté devient ténue.

Comme vous le voyez, le projet Pépin représente une double attaque contre la façon de vivre des communautés rurales de l'Ouest du Canada. Les propositions du projet de loi sur les transports visent sans aucun doute à avantager les compagnies de chemins de fer et notre avenir n'est pas du tout pris en considération.

N'oublions pas que le plan Pépin constitue un projet sur les transports. Certains ont vu à tort ces propositions comme des signes avant-coureurs d'une sorte de programme de subvention du bétail. Cette question subsidiaire, la question des subventions relatives à ce bétail, n'a absolument rien à faire avec le transport de nos produits vers les marchés.



## [Texte]

We have seen since February every interested group in the nation dedicated to the death of the Crow rate become involved in this debate, whether justified or not. The result has been such a muddying of the waters that it is difficult for many to actually see through the issue. So let us not forget that this is a transportation bill only, and let us deal with it with this in mind.

If it is a transportation bill, it is fair for us to take a look at other ways the federal government subsidizes transportation in this country. Let us look, for example, at airports. Airports cost the people of this country millions of dollars per year to build and support. Using some of the same arguments we have heard since February, those of us who never use airports should be entitled to some form of return through the Ministry of Transport. After all, is that not what the freedom of choice and Double 80 options are all about?

The railways need money, they say, so give it to us—again, another example of how the waters have been muddied in this debate. This debate is over the transportation of grain, and let us not forget that.

If the government can see fit to subsidize airports because of the contribution to the economy made through that form of transportation, then certainly the contribution of Canada's grain farmers cannot be ignored. The Canadian Wheat Board is the second largest contributor to our gross national product. We should not lose sight of this fact. Grain farmers contribute more than virtually any other sector to the economic well-being of this country.

From some quarters we have heard the argument that the Crow rate is no longer current to Canada's scene because it arose from a deal that was reached decades ago. It is funny how none of these same people have said that the profits made by Canadian Pacific are not current. In total, Canadian Pacific has been given 44 million acres of land as part of the agreements that the people of Canada made in good faith. This no doubt makes them the largest welfare recipients of all time.

Let us look at how current this agreement really is. Out of those land and mineral gifts we have given the CP have grown Cominco, Fording Coal, Great Lakes Forests, Algoma Steel, an oil company, a hotel chain and massive land holdings throughout the west.

Even in my own local I have a farmer who leases land from CP. This year his rent increased by 78%. I wonder where six and five went on that one.

Those profits certainly sound current to me.

If we are going to open this deal—and it seems that some are determined to do so—let us open it at both ends. If the railroads can dictate that the death of the Crow should come about—and it appears they have—then let us take a 1983 look at those gifts this nation has given in the past. Let us reassess the value of their holdings in downtown Regina, Calgary,

## [Traduction]

Nous avons vu depuis février chaque groupe intéressé à la mort du tarif du Nid-de-Corbeau participer à ce débat, que ce soit justifié ou non. Cela a apporté tant de confusion que bon nombre de personnes ne voient plus clairement la question. N'oublions pas donc qu'il s'agit uniquement d'un projet de loi sur les transports et traitons-le en gardant cela à l'esprit.

S'il s'agit d'un projet de loi sur les transports, il est équitable que nous examinions les autres manières dont le gouvernement fédéral subventionne le transport dans ce pays. Voyons par exemple les aéroports. Les aéroports coûtent aux contribuables des millions de dollars par année pour la construction et l'entretien. Si nous avons recours aux mêmes arguments que nous avons entendus depuis février, ceux d'entre nous qui n'ont jamais utilisé les aéroports devraient avoir droit à une certaine forme de retour de lapart du ministère des Transports. Après tout, n'est-ce pas là ce que la liberté de choix et les options du double 80 signifient?

Les compagnies de chemins de fer ont besoin d'argent, disent-elles, alors donnez-le nous—de nouveau, un autre exemple sur la façon dont la confusion a été apportée à ce débat. Ce débat traite du transport des grains et n'oublions pas cela.

Si le gouvernement juge bon de subventionner les aéroports à cause de la contribution à l'économie qui est réalisée par cette forme de transport, alors certainement la contribution des agriculteurs de grain du Canada ne peut être négligée. La Commission canadienne du blé occupe la seconde place sur le plan de la contribution à notre produit national brut. Les producteurs de grain contribuent en principe bien plus que tout autre secteur au bien-être économique de ce pays.

A certains endroits, nous avons entendu l'argument que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est plus à jour sur la scène canadienne car il s'agit d'une entente qui a été signée il y a de nombreuses décennies. C'est curieux comment ces mêmes personnes n'ont jamais dit que les profits réalisés par le Canadien Pacifique ne sont pas actuels. Au total, le Canadien Pacifique a reçu 44 millions d'acres de terrain à la suite des ententes que les gens du Canada avaient passées de bonne foi. Sans aucun doute, cela en fait les plus gros bénéficiaires du bien-être social de tous les temps.

Examinons jusqu'à quel point cette entente est vraiment à jour. À partir de ces dons en terre et en minérale, le CP a fait croître Cominco, Fording Coal, Great Lakes Forests, Algoma Steel, une compagnie pétrolière, une chaîne d'hôtels et des biens immobiliers très importants dans l'Ouest.

Même dans ma section locale, j'ai un fermier qui loue des terres du CP. Cette année, son loyer a augmenté de 78 p.100. Je me demande où sont les six et cinq p. 100 dans ce cas-là.

Ces bénéfices me semblent certainement à jour.

Si nous devons nous lancer dans cette affaire—et il semble que certaines personnes soient décidées à le faire—laissons des ouvertures aux deux extrémités Si les compagnies de chemins de fer peuvent édicter la mort du Nid-de-Corbeau—et il semble que telle est leur intention—alors remettons en question en 1983 les dons que la nation leur a offerts par le

## [Text]

Winnipeg, Vancouver and elsewhere. Let us reassess their mineral and land holdings across this country and see just who has been on the receiving end throughout our history. Let us open this deal on both ends if it must be opened at all.

• 1250

Mr. Chairman and members of the Transport committee, I urge you on behalf of the farmers of Local 633 to put a halt to this ridiculous charade, which has already gone on too long. I urge you to show the backbone necessary to place the interests of hard-working Canadian farmers above the self-serving interests of Canadian railways. I urge you to do the decent thing when you make your recommendations; I urge you to preserve the Crow rate as is.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Pattison.

We now have Local 638, National Farmers' Union, to hear from. Who is the spokesperson, please?

**Mr. Cecil Opheim (President, Local 638, National Farmers' Union):** Thank you, Mr. Chairman. With your permission, Mr. Chairman, I would like to make a few comments about Bill C-155 before my two fellow farmers read our brief.

We left our farms today and drove 175 miles to appear before the committee. We left haying and harvesting operations to protect the right to the statutory Crow rate, which we should not even have to be paying.

Our brief is not as detailed as it could be if we as farmers had a paid public research staff, as we had to spend the few minutes or hours we could spare to do the compiling, writing, and copying by ourselves and at our own expense. Our group here today contains two dairy farmers, which Bill C-155 I think will affect very much, as well as grain producers. In the event that feed grain prices will be lowered—and feed grain to dairy producers is figured into their cost price, what they get for their milk—they still will not be able to produce that feed grain any cheaper. Therefore their price of milk goes down and it puts them in a bind as well.

With that, I would like to call on Pat to present the first part of our brief and then Jack the second part.

Thank you.

**Ms Patricia Godhe (Vice-President, Local 638, National Farmers' Union):** On behalf of NFU Local 638 I would like to take the opportunity to express our concerns over the proposed Western Grain Transportation Act. I have used pamphlet TP 4499, put out by Transport Canada, as my reference.

## [Translation]

passé. Réévaluons leurs bien à Régina, à Calgary, à Winnipeg, à Vancouver et ailleurs. Réévaluons les biens en terres et en minéraux dans tout le pays et voyons qui en a été le bénéficiaire tout au long de notre histoire. Si cette négociation doit être ouverte ouvrons-là aux deux extrémités.

Monsieur le président et membres du Comité des transports, au nom des cultivateurs de la section 633, je vous prie instamment de mettre fin à cette charade ridicule qui dure depuis trop longtemps déjà. Je vous demande de faire preuve de fermeté afin de faire passer les intérêts des cultivateurs canadiens avant les intérêts égoïstes des compagnies canadiennes de chemins de fer. Je vous demande de proposer la seule solution honnête dans vos recommandations, c'est-à-dire de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau sous sa forme actuelle.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Pattison.

Nous allons maintenant écouter le représentant de la section 638 du Syndicat national des cultivateurs. Qui est le porte-parole de cet organisme, s'il vous plaît?

**M. Cecil Opheim (président, section 638, Syndicat national des cultivateurs):** Je vous remercie, monsieur le président. Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais présenter quelques observations relatives au projet de loi C-155 avant que mes deux confrères cultivateurs présentent notre exposé.

Nous avons quitté nos fermes aujourd'hui et franchi 175 milles afin de nous présenter devant le Comité. Nous avons interrompu les travaux de fenaison et de récolte afin de préserver notre droit au taux statutaire du Nid-de-Corbeau, que nous ne devrions même pas avoir à acquitter.

Notre mémoire n'est pas aussi détaillé qu'il aurait pu l'être si nous, les cultivateurs, avions disposé des services d'un personnel affecté aux recherches publiques; il nous a fallu consacrer les quelques minutes ou heures disponibles aux travaux de compilation, de rédaction et de transcription et ce, à nos propres frais. Notre groupe compte deux producteurs laitiers qui, à mon avis, seront sérieusement touchés par le projet de loi C-155 ainsi que des producteurs de grain. Si les prix des céréales fourragères devaient être réduits... le prix des céréales fourragères étant calculé dans le prix de revient des producteurs laitiers, c'est-à-dire dans le prix qu'ils obtiennent pour leur lait... ils ne seraient toujours pas en mesure de produire ces céréales fourragères à moindre coût. Par conséquent, ils obtiennent un prix inférieur pour leur lait avec, pour résultat, qu'ils sont eux aussi coincés.

Cela dit, j'aimerais demander à Pat de présenter la première partie de notre exposé puis à Jack, de présenter la deuxième.

Je vous remercie.

**Mme Patricia Godhe (vice-présidente, section 638, Syndicat national des fermiers):** Au nom de la section 638 du SNF, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous faire part de nos préoccupations relativement à la Loi sur le transport du



[Texte]

Our first concern is related to the compensatory rate as claimed by the railways. Government and producer financial contributions are based on Snively's figures which were arrived at by using accounting practices that Snively admitted were unorthodox. Therefore, the bill has no accurate basis for arriving at a true compensatory rate for hauling grain, and is therefore asking producers to contribute to the railways, both in higher tariffs and through taxation, without proof that the railways actually expend that much hauling grain.

We would also like to remind the commissioners that the railways have not been hauling grain at the Crow rate for many years if one takes into consideration the use of hopper cars provided by governments and the Wheat Board and the branch line rehabilitation payments that have been paid to the railways by the government.

The bill states that freight rates will continue to be generally distance related. The bill then sets out specific provisions that proceed to destroy the concept of distance-related freight rates. First, the railways will be allowed to reduce rates at certain points that are served by both railways and treated as competitive points. It will not only create competitiveness at those specific points, but also at all the other delivery points within a wide radius, thereby destroying the concept of distance-related freight rates.

Secondly, the principle of port parity on the west coast leaves the door open for shippers to make a profit on freight rates paid by producers on grain delivered to those shippers, and destroys the principle of distance-related freight rates.

The principle of distance-related freight rates is also destroyed by the provision made for rates below the annual rate scale negotiated and approved by the CTC for weekend and seasonal loadings. In effect, this throws the whole freight rate structure open to the variable rates.

The 31.1 million-tonne limit on subsidization of grain freight rates is a disincentive to increased grain production. The blended freight rate is based on an estimate taken before there is any grain planted. The adjustment of freight rates differing from the forecast is to be made up in future crop years, thus making the producers in one crop year subsidize the producers in another crop year.

The bill provides for railway guarantees and obligations to be met or penalties can be attached. This system of awards and

[Traduction]

grain de l'Ouest proposée. La brochure TP 4499 de Transports Canada a été utilisée à titre de documentation.

Notre première préoccupation porte sur les taux compensatoires réclamés par les compagnies de chemins de fer. Les contributions financières du gouvernement et du producteur sont basées sur les données de Snively, obtenues au moyen de méthodes comptables qui, de l'avis même de Snively, étaient peu orthodoxes. Par conséquent, le projet de loi ne dispose d'aucune donnée précise pour déterminer un taux compensatoire juste pour le transport des grains et demande aux producteurs d'aider les compagnies de chemins de fer, à la fois par des tarifs plus élevés et par la fiscalité, sans disposer d'aucune preuve que les compagnies de chemins de fer consacrent vraiment ces montants au transport des grains.

Nous aimerions également rappeler aux commissaires que, depuis un bon nombre d'années, les compagnies de chemins de fer n'ont pas effectué le transport des grains conformément au taux du Nid-de-Corbeau, si l'on tient compte de l'utilisation des wagons-trémies fournis par les gouvernements et la Commission canadienne du blé ainsi que des paiements de redressement pour les embranchements, versés par le gouvernement aux compagnies de chemins de fer.

Le projet de loi stipule que les tarifs de transport continueront, de façon générale, à être établis en fonction de la distance. Ce projet de loi contient également des dispositions précises qui annulent cette notion de tarifs de transport établis en fonction de la distance. Tout d'abord, les compagnies seront autorisées à réduire les tarifs à certains endroits desservis par les deux compagnies de chemins de fer et considérés comme des points concurrentiels. La concurrence n'existera pas uniquement à ces endroits précis, mais également à tous les autres points de livraison situés à l'intérieur d'un grand rayon, ce qui a pour effet d'annuler cette notion de taux de transport établi en fonction de la distance.

Deuxièmement, le principe de la parité entre les ports situés sur la côte ouest permet aux expéditeurs de réaliser un profit sur les taux de transport acquittés par les producteurs pour les grains livrés à ces expéditeurs, annulant ainsi le principe de taux de transport établi en fonction de la distance.

Ce principe est également annulé par la disposition inscrite dans le projet de loi relativement aux taux inférieurs au barème annuel négocié et approuvé par la CCT pour les chargements effectués pendant les fins de semaine ou en saison. En réalité, toute la structure tarifaire pourrait donc devenir une structure de taux variables.

La plafonnement de la subvention aux taux de transport des grains à 31,1 millions de tonnes a pour effet de décourager tout accroissement de la production des grains. Le taux de transport mixte est basé sur un estimé établi avant même que les grains aient été semés. Tout écart des taux de transport doit être compensé au cours des campagnes agricoles ultérieures, avec, pour résultat, que les producteurs d'une campagne agricole doivent subventionner les producteurs d'une autre campagne agricole.

Le projet de loi prévoit que les compagnies de chemins de fer doivent émettre certaines garanties et satisfaire à certaines

*[Text]*

penalties provides the farmer with little satisfaction if he lives on a small branch line; he will still have to pay the higher freight rate, even if he gets poor service. If the railways do not want to maintain a branch line, withholding government funds for upgrading that branch line will not matter one iota to the railways. They know they will get it for the lines they want to improve, because it would be ridiculous of the government to allow other sectors of the rail system to deteriorate just because the railways will not fix up one small branch line.

The bill establishes the grain transportation agency administrator and the Senior Grain Transportation Committee to improve the grain handling and transportation system to keep costs down and reduce the burden on producers. In many cases, the GTA and SGTC will be duplicating the role of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. That will reduce costs? The bill sets up a whole raft of mechanisms to ensure railway performance, which should not be necessary if railways are being adequately compensated.

On the one hand, the government seems to think we will have an efficient transportation system only if we have a profit-oriented system. On the other hand, we must set up a whole raft of monitoring agencies to see to it that this profit-oriented transportation system does the job we want it to do. It would seem that the country would be much better served by nationalizing the railway system and running it as a public utility. The Canadian taxpayer is paying a very large price for a railway system he does not even own; on top of that, he is expected to buy shares if he expects dividends.

In conclusion, this proposed Western Grain Transportation Act is designed to do two things: first, to remove the Crow rate, which has provided western farmers with a protection against high transportation costs; and secondly, to put millions of dollars into the coffers of the railroads. If the government feels it is necessary to provide funds to the railways, that should and could have been decided separately from the issue of the Crow rate and the role of farmers and their grain exports in the economic life of Canada.

It is our opinion that this is a poor piece of legislation, which attacks the very foundation of our Canadian Confederation. The bill puts certain sectors of our society against other sectors, and does nothing to serve the common good of the country. A nationalized railway system set up as a public utility would be in the national interest. Improving the dividends of the shareholders of the railways at the expense of thousands of farmers is not in the public interest. The bill in its totality should be scrapped.

*[Translation]*

obligations, sous peine de pénalités. Ce système de récompense et de sanctions s'avère très peu utile aux fermiers, s'il vit à proximité d'un embranchement peu important; il devra quand même acquitter un taux plus élevé de transport, bien qu'il bénéficie d'un service moins complet. Si les compagnies de chemins de fer décident de ne pas entretenir un embranchement, le retrait des fonds gouvernementaux accordés pour l'amélioration de cet embranchement n'influera en rien sur cette décision. Les compagnies sont parfaitement conscientes qu'elles obtiendront les subventions pour les lignes qu'elles entendent améliorer puisqu'il serait ridicule de la part du gouvernement de permettre la détérioration d'autres secteurs du système ferroviaire uniquement à la suite du refus des compagnies de ne pas entretenir un embranchement peu important.

Le projet de loi désigne un administrateur de l'Office du transport du grain ainsi qu'un comité supérieur du transport du grain dans le but d'améliorer le système de transport et de manutention des grains afin de réduire les coûts et de soulager le fardeau imposé aux producteurs. Dans un grand nombre de cas, cet administrateur et ce comité font double emploi avec la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain. Et on parle de réduction des coûts? Le projet de loi prévoit un ensemble de mécanismes visant à assurer le rendement des compagnies de chemins de fer, ce qui serait inutile si ces compagnies étaient convenablement indemnisées.

D'une part, le gouvernement semble croire que nous ne disposerons d'un réseau de transport efficace que s'il est établi en fonction de générer des profits. D'autre part, il nous faut établir un certain nombre d'organismes de contrôle pour assurer que ce réseau de transport créé en fonction du profit fasse le travail de la façon souhaitée. Il serait sans doute nettement préférable de nationaliser le réseau de chemins de fer et d'en faire un service public. Le contribuable canadien paie très cher un réseau de chemins de fer qui ne lui appartient même pas; en outre, il doit acheter des actions s'il entend en retirer des dividendes.

Pour conclure, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest proposée est conçue pour atteindre deux buts. Tout d'abord, pour supprimer le taux du Nid-de-Corbeau qui accordait aux fermiers de l'Ouest une protection contre les coûts élevés du transport et, deuxièmement, pour injecter des millions de dollars dans les coffres de compagnies de chemins de fer. Si le gouvernement estime qu'il est nécessaire d'accorder des fonds aux compagnies de chemins de fer, cette décision aurait pu, et même, aurait dû être adoptée sans la lier au taux du Nid-de-Corbeau et au rôle des fermiers et de leurs exportations de grains dans la vie économique du Canada.

A notre avis, il s'agit là d'une loi imparfaite, qui attaque la base même de notre confédération canadienne. Ce projet de loi dresse certains secteurs de notre société contre d'autres secteurs et ne sert en rien le bien commun du pays. Un réseau nationalisé de chemins de fer utilisé à titre de service public répondrait bien à l'intérêt national. L'accroissement des dividendes des actionnaires de ces compagnies au détriment de milliers de fermiers ne répond pas aux intérêts de la popula-



[Texte]

**Mr. Jack Lowndes (Vice-President, Local 638, National Farmers' Union):** I would like to explain that Local 638 is located about 170 miles north of here and slightly to the east. We are in what is commonly called the Parkland belt. It is a mixed farming area.

• 1300

Bill C-155 to destroy the Crowsnest Pass freight rate would have dire consequences for the farmers of western Canada, and ultimately for agriculture in all of Canada. Freight costs to farmers for shipping grain would rise sharply between now and 1990, at a time when net farm income is falling and other farm costs are rising. The effect of the rise in freight rates would be to reduce the number of farms and increase farm size, as farmers find their cash costs eating up an even greater share of their gross income. This would lead to decreased rural populations.

In turn, the outflow of money going to pay freight rates would mean less money could be spent in towns and villages, which would cause business closures and decreasing populations in the towns and villages. Many villages would probably disappear. This would result in deterioration of services to towns, villages and farms. Fewer people would have to pay more to maintain the roads, power grids, telephone systems and all the modern services which we now have. Fewer communities means longer distances to travel to doctors, hospitals, schools, machinery depots and grocery stores.

Using the 1980-1981 crop year, grain shipped from the stations in our local under the present Crow rate would have cost \$3,505,600 more in freight at 5.1 times the Crow rate, which is approximately what the costs would be in 1990 if Bill C-155 were to become law.

I will not read the whole table that we have in our brief, but I would like to point out that the shipping point of one of the members of the committee, Nut Mountain, would lose \$180,400 per year. That community is on a line that is being ordered abandoned and that would probably mean the wipe-out of that community. Another committee member has connections in Wadena. That community would lose \$654,400 per year.

This \$3.5 million would be a direct loss to these communities. For instance, 65 fewer tractors could be bought in one year. Many of the small-town agricultural supply establishments are already having trouble affording enough inventory to adequately supply farmers and rural residents. If more money bypassed communities to pay freight rates, this problem would be aggravated.

[Traduction]

tion. Ce projet de loi devrait, dans sa totalité, être mis au rancart.

**M. Jack Lowndes (vice-président, section 638, Syndicat national des fermiers):** J'aimerais préciser à votre intention que la section 638 est située à environ 170 milles au nord d'ici, et légèrement à l'est. Ce secteur est habituellement désigné sous le nom de ceinture Parkland. Il s'agit d'une zone consacrée à l'agriculture mixte.

L'élimination, par le projet de loi C-155, du tarif du Nid-de-Corbeau aurait de terribles conséquences pour les agriculteurs de l'Ouest canadien, et par conséquent pour l'ensemble de l'agriculture du Canada. Les coûts que doivent assumer les agriculteurs pour le transport du grain augmenteraient considérablement d'ici à 1990, au moment où le revenu net des agriculteurs est à la baisse et où les autres coûts d'exploitation s'accroissent. La hausse des tarifs de transport aurait pour effet de réduire le nombre de fermes et d'accroître la taille des exploitations, car les agriculteurs devraient déboursier une portion encore plus grande de leur revenu brut. Il en résulterait une diminution des populations rurales.

Par ricochet, l'argent versé en frais de transport ne serait pas dépensé dans les villes et les villages, ce qui provoquerait des fermetures de commerces et une baisse de la population des villes et des villages. Il est probable que de nombreux villages disparaîtraient. Il s'ensuivrait une détérioration des services offerts aux villes, aux villages et aux agriculteurs. Moins de gens devraient payer des montants plus élevés pour assurer l'entretien des routes, des réseaux d'électricité interconnectés, du réseau téléphonique et de tous les services modernes dont nous disposons actuellement. En outre, comme des localités disparaîtraient, il faudrait se déplacer sur de plus longues distances pour se rendre chez le médecin, à l'hôpital, à l'école, aux dépôts de machinerie et à l'épicerie.

Si on se base sur les données de l'année-récolte de 1980-1981, on constate que le transport du grain expédié à partir des gares de notre section locale en vertu du tarif actuel du Nid-de-Corbeau aurait coûté \$3,505,600 de plus à 5.1 fois le tarif du Nid-de-Corbeau, niveau où ce tarif se situerait approximativement en 1990 si le projet de loi C-155 était adopté.

Je ne lirai pas le tableau complet que nous présentons dans notre mémoire, mais j'aimerais signaler que le point d'expédition d'un des membres du comité, Nut Mountain, perdrait \$180,400 par année. Cette localité se trouve sur une ligne dont on décrète l'abandon, et elle risque donc d'être effacée de la carte. Il y a un autre membre du comité qui fait passer son grain par Wadena. Cette localité perdrait \$654,400 par année.

Ce montant de \$3,5 millions constituerait une perte directe pour ces localités. Par exemple, 65 tracteurs de moins pourraient être achetés en une année. Nombreux sont les fournisseurs de matériel agricole des petites villes qui ont déjà de la difficulté à maintenir des stocks suffisants pour approvisionner les agriculteurs et la population rurale. S'il y a encore plus d'argent qui échappe à ces localités parce qu'il est versé en tarifs de transports, le problème s'aggraverait.

*[Text]*

A rise in freight rates would change the balance we now have among the various farm commodities that are produced. High freight rates for feed grains would make it uneconomical to raise them for export. This would mean that the northern edge of the prairie agricultural region, which is subject to frost and poor weather at harvest time, would be forced into producing livestock in order to utilize their land.

This would do no one any good. There is more livestock now than there is a market for. A massive switch to livestock production on the northern Prairies would cause prices to decline. Farmers in other parts of Canada would then feel the effects of losing the Crow freight rate. The farmers of Canada would be locked into producing livestock at high cost in a cold climate, and would be competing for a share of the oversupplied export market with farmers living in much warmer climates with lower production costs. The result would be disastrously low farm incomes for Canadian farmers.

Now, why is it necessary to destroy the Crow freight rate? Much has been made by a few people of the fact that the Crow rate agreement was made in 1897 and is now outdated because of inflation. But is it outdated?

The railways of today do not resemble the railroads of 1897 or 1925 any more than the farms of today resemble the farms of 1897 or 1925. Just as efficiencies of scale and mechanization have enabled fewer farmers to produce grain at a lower per unit cost in real terms, so have the same efficiencies made the railroads able to move goods for a lower per unit cost in real terms.

Grain is a heavy-loading freight and generates higher revenues for the railroads per car loading, at a lower freight rate, than light-loading freight at a higher freight rate, per unit of weight. Grain movement is not labour-intensive. One train with a three-man crew today can haul the same tonnage of wheat moved by 51 trains manned by 225 men in 1907.

In addition, the railways have not had to buy grain cars at any time in recent memory. The hopper-car fleet has been bought with public funds. Prairie branch lines and main lines have been upgraded with public money. The railways move huge volumes of grain, for which they can plan in advance and which are easier to assemble than other freight, in long, heavy, revenue-generating trains. They are using equipment that they did not buy and moving it over lines which were rebuilt for them. In many cases, those lines were originally built for them.

The government appointed the Snavelly commission to assess the financial operations of the railroads, to determine the costs and revenues in hauling grain. The terms of the study did not

*[Translation]*

Une hausse des tarifs de transport perturberait l'équilibre qui existe actuellement entre les divers produits agricoles. Avec des tarifs de transports élevés, il ne serait plus rentable de cultiver du grain de provende destiné à l'exportation. Par voie de conséquence, les agriculteurs de la partie nord de la région agricole des Prairies, qui doivent subir des gels et des conditions météorologiques difficiles au moment des récoltes, n'auraient d'autre choix que de produire du bétail, afin de pouvoir utiliser leurs terres.

Une telle situation ne profiterait à personne. La production de bétail actuelle dépasse déjà les besoins du marché. Une transition massive vers l'élevage du bétail dans le nord des Prairies entraînerait les prix à la baisse. Les agriculteurs des autres parties du Canada ressentiraient alors les effets de l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau. Ils seraient forcés de produire du bétail à un coût élevé sous un climat froid et devraient faire concurrence, afin d'obtenir une part du marché d'exportation déjà excédentaire, à des agriculteurs oeuvrant sous des climats beaucoup plus doux et produisant à moindre coût. Il en résulterait une baisse désastreuse des revenus des agriculteurs canadiens.

Pourquoi, donc, est-il nécessaire d'éliminer le tarif du Nid-de-Corbeau? Quelques personnes ont beaucoup insisté sur le fait que l'entente du Nid-de-Corbeau remonte à 1897 et qu'elle est donc dépassée en raison de l'inflation. Mais est-elle réellement dépassée?

Les sociétés ferroviaires d'aujourd'hui ne ressemblent pas plus aux sociétés ferroviaires de 1897 ou de 1925 que les fermes d'aujourd'hui ressemblent aux fermes de 1897 ou de 1925. Tout comme les économies d'échelle et la mécanisation ont permis aux agriculteurs de produire du grain à un coût unitaire plus faible en termes réels, ces mêmes facteurs ont permis aux sociétés ferroviaires de transporter des marchandises à un coût unitaire plus faible en termes réels.

Le grain est une marchandise lourde qui rapporte aux sociétés ferroviaires des revenus plus élevés par wagon, à un tarif de transport plus faible, que des marchandises plus légères à un tarif de transport plus élevé, par unité de poids. Le déplacement du grain n'exige pas beaucoup de main-d'oeuvre. Le seul train et une équipe de trois hommes peuvent aujourd'hui transporter la même quantité de blé que 51 trains et 225 hommes en 1907.

En outre, les sociétés ferroviaires n'ont jamais eu, dans un passé récent, à acheter des wagons de grain. La flotte de wagons-trémies a été acquise à l'aide de fonds publics. Les embranchements et les lignes principales des Prairies ont subi des travaux d'amélioration grâce à des fonds publics. Les sociétés ferroviaires transportent d'énormes volumes de grain; elles peuvent planifier le transport de ces marchandises et les agencer plus facilement que d'autres, dans des trains longs, lourds et rentables. Elles utilisent du matériel qu'elles n'ont pas acheté et le déplacent sur des lignes qui ont été reconstruites pour elles. Dans bien des cas, en fait, ces lignes avaient été initialement construites pour elles.

Le gouvernement a mandaté la commission Snavelly pour évaluer les opérations financières des sociétés ferroviaires et pour déterminer les coûts et les revenus liés au transport du



*[Texte]*

include an evaluation of the railroads' performance in providing a grain hauling service, nor an evaluation of how well the railroads had re-invested their money.

There has never been a study to determine the costs and revenues in growing grain. There has only been lip service paid to consideration of the farmers' ability to pay much higher freight rates. There has been absolutely no consideration of what the higher freight rates would do to farming communities or to agricultural support industries across Canada.

The fairness of the examination of railway costs and revenues done by the Snavely commission, which has been used by the government as the justification for getting rid of the Crow rate, is called into serious question by the practice of treating grants, donations and subsidies given to the railroads by the public as if they were capital invested by the railways. Then the commission claims that the railways should earn more than 25% return capital on these gifts. The value to the railways of having the use of grain hopper cars, bought with public money, is ignored. When it is remembered that massive amounts of public money were used to build the railways in the first place, it appears that the purpose of the Snavely commission's exercise was to justify a money grab by the railways.

It is time to end the assault on the Crow freight rates, since the removal of them will cause serious harm to the economy of the Prairies and to Prairie society, with consequent detriment to the rest of Canada. Therefore, we recommend that Bill C-155 be withdrawn by the government and that it be replaced with a bill to nationalize Canadian Pacific Ltd. and merge it with the Canadian National Railways, to form a public rail transportation network which can be used to develop the economy of Canada.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much. That concludes the presentations.

We will now open it up for questions. On the first round, Mr. McKnight.

**Mr. Ted Strain (Local 628, The National Farmers' Union):** Mr. Chairman, I was not clear on how you were going to take the various briefs. I am part of Local 628 and I just had a few comments on some of the presentations and questions that were asked this morning that have not really been covered very well. Could I include that?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Yes, Mr. Strain, go ahead.

*[Traduction]*

grain. Le mandat de l'étude ne comportait pas, toutefois, une évaluation de la performance des sociétés ferroviaires dans le domaine du transport du grain, ni une évaluation de la mesure dans laquelle l'argent des sociétés ferroviaires est judicieusement réinvesti.

Il n'y a jamais eu d'étude visant à déterminer les coûts et les revenus associés à la culture du grain. On ne s'est intéressé que pour la forme au problème de la capacité, pour les agriculteurs, de payer des tarifs de transport plus élevés. Et on ne s'est pas du tout demandé quel serait l'effet des tarifs de transport plus élevés sur les localités agricoles ou sur les industries de soutien à l'agriculture dans l'ensemble du Canada.

La justesse de l'examen des coûts et des revenus des sociétés ferroviaires par la commission Snavely, dont le gouvernement s'est servi pour justifier l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau, est sérieusement remise en question par la pratique consistant à traiter les subventions, les contributions et les subsides versés aux sociétés ferroviaires à même les fonds publics comme s'il s'agissait de capital investi par ces sociétés. La commission prétend ensuite que les sociétés ferroviaires devraient réaliser un rendement supérieur à 25 p. 100 sur ces cadeaux. La valeur que représente pour ces sociétés la possibilité d'utiliser des wagons-trémies achetés avec les fonds publics n'est pas prise en considération. Compte tenu des sommes massives de fonds publics investies initialement dans la construction des chemins de fer, il semble bien que le but de l'exercice auquel s'est adonnée la commission Snavely était de justifier une usurpation des fonds publics par les sociétés ferroviaires.

Il est temps de mettre fin aux assauts contre les tarifs du Nid-de-Corbeau, car leur élimination causera un tort énorme à l'économie des Prairies et aux collectivités des Prairies, et par ricochet au reste du Canada. En conséquence, nous recommandons que le projet de loi C-155 soit retiré par le gouvernement et qu'il soit remplacé par un projet de loi visant à nationaliser la société Canadien Pacifique Ltée et à la fusionner avec les Chemins de fer nationaux du Canada, de manière à former un réseau de transport ferroviaire public qui puisse servir au développement de l'économie canadienne.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup. Voilà qui met fin aux présentations.

Nous allons maintenant passer aux questions. D'abord, monsieur McKnight.

**M. Ted Strain (section locale 628, Syndicat national des cultivateurs):** Monsieur le président, je n'ai pas expliqué clairement comment se suivraient les divers exposés. Je fais partie de la Section locale 628 et je viens de recevoir quelques commentaires concernant certaines des présentations, et certaines des questions qui ont été posées ce matin et qui n'ont pas vraiment reçu de réponses valables. Pourrais-je inclure ces commentaires?

**Le président suppléant (M. Neil):** Oui, monsieur Strain. Allez-y.

[Text]

**Mr. Strain:** The first thing I wanted to comment on, because I assume that you have something to do with CNCP communications . . . is that correct? You do not have any jurisdiction or any input?

Well, what you should know, though, is that it is simply lousy service. You know, the reason I bring it forward to you is that it made it so difficult for us to get word that we were going to make briefs to your committee, it made it almost impossible.

I attempted to make a submission on behalf of my position on the advisory committee to the Canadian Wheat Board. I did not really get any reply. I do not know whether you got it or you did not get it. A telegram does not come any quicker than a letter. You know, the procedure you have to be aware of out here is that you cannot send a telegram from your local station.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am sorry to interrupt Mr. Strain, but perhaps he is making a very valid point and there should be an official complaint, perhaps lodged by Mr. Strain or other members. Perhaps this committee could take it upon themselves to then direct such a complaint to the CN-CP Telecommunications—because I think it is central to the issue of hearing the briefs—and point out to them the fact that their service had broken down and has affected the committee hearing process. Perhaps that might be something that we may want to take under advisement, perhaps it might be a subject for the steering committee, but I would certainly be prepared to make that kind of formal request if you saw it in order.

**Mr. Strain:** Okay. If you will do that, I will not go into any further details if I have that assurance.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have had at least 10 or 12 complaints from small organizations and individuals who spent hours on the telephone trying to get through to CN-CP Telecommunications in Regina or Winnipeg and the line was always busy. Something else that you must realize is that out on the Prairies here, Mr. Chairman, if you send a telegram, nowadays they mail it to you. They mail it to the recipient. You do not get a telegram. You get it in the mail several days later, and this is the kind of service we get.

• 1310

The people who were trying to get in touch with the committee through telex had a terrible time in Manitoba and Saskatchewan. I do not know what happened in Alberta, but there were just too many complaints about it and we will take it up.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Benjamin. The clerk tells me that she will check her records with

[Translation]

**M. Strain:** Le premier élément que j'aimerais commenter, parce que je suppose que vous avez quelque chose à voir avec les Télécommunications CNCP . . . est-ce exact? Vous n'avez aucune attribution ou information?

Eh bien, ce que vous devriez savoir, c'est que leur service est très mauvais. Vous savez, la raison pour laquelle je vous en parle, c'est qu'il nous a été tellement difficile de savoir que nous présenterions des mémoires devant votre comité, cela a presque été impossible.

J'ai tenté de faire une présentation en tant que membre du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Je n'ai pas vraiment obtenu de réponse. Je ne sais pas si vous avez reçu ma demande ou non. Un télégramme ne parvient pas à destination plus vite qu'une lettre. Ce qu'il vous faut savoir, c'est que par ici, on ne peut envoyer un télégramme à partir de sa gare locale.

**M. Mazankowski:** Un point d'ordre, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis désolé d'interrompre M. Strain, mais je crois qu'il touche un sujet important et qu'il devrait y avoir une plainte officielle, déposée peut-être par M. Strain ou par d'autres membres. Ce comité pourrait peut-être alors s'engager à transmettre cette plainte aux Télécommunications CNCP—car je crois que c'est une question cruciale en ce qui a trait à la présentation des mémoires—et à leur indiquer que leur service s'est détérioré, ce qui a influé sur les audiences du comité. Peut-être est-ce un sujet que nous aimerions prendre en délibéré, peut-être est-ce une question que pourrait examiner le comité directeur, mais je serais certainement disposé à faire ce genre de demande officielle si vous le jugez approprié.

**M. Strain:** D'accord, si vous faites cela. Je n'entrerai pas dans d'autres détails si vous me donnez cette assurance.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai reçu au moins 10 ou 12 plaintes de petits organismes et de particuliers qui ont passé des heures au téléphone à tenter de joindre les Télécommunications CNCP à Regina ou à Winnipeg, la ligne étant toujours occupée. Une autre chose que vous devez savoir, monsieur le président, c'est qu'ici dans les Prairies, si vous envoyez un télégramme de nos jours, il sera mis à la poste. Il sera posté au destinataire. Vous n'obtenez pas un télégramme. Vous recevrez cela par le courrier plusieurs jours plus tard, voilà le genre de service que nous obtenons.

Au Manitoba et en Saskatchewan, les gens qui essayaient de joindre le Comité par télex ont eu terriblement de difficultés. Je ne sais pas ce qui s'est passé en Alberta, mais nous avons vraiment reçu trop de plaintes à ce sujet et il faudra s'occuper de cette question.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Benjamin. Le greffier me dit qu'il examinera ses dossiers concernant



*[Texte]*

respect to receipt of the documents and so on and report back to the committee on the status of it all.

**Mr. Benjamin:** I am sorry, Mr. Chairman. It had nothing to do with the clerk or anything else. It was people who could not get through to CN-CP Telecommunications in order to get through to the clerk and get a message down to us. That was the problem.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Strain.

**Mr. Strain:** Just to go back, to carry on then with other matters, the thing that puzzles us as farmers is the rush to get this bill through. Mr. Pepin says what a wonderful thing it is, it is the best thing since Adam and Eve. That is the way he described it. "It is going to be a beautiful exercise."

You know, if it is so good, why the hurry? Why have the proper studies not been made, how it affects livestock and the effect on farmers as a whole? On our exports, for example? There have not been any of those studies done, and yet it is being attempted to be pushed through.

The other thing is, it is quite evident that farmers are not all equal. While a few may be able to stand the burden, the vast majority cannot. The question was asked this morning, where does the pool stand on this issue? Well, I am not sure where any of the other organizations stand, really, and I do not know where all of the politicians stand, because—is Mr. Murta present? I noticed on May 20, in the House, he thought it would be better to delay the passage of the bill because it would get through easier this fall. Yet I noticed all of the Conservatives voted against the bill on second reading. This confuses people.

Now, on the wheat pool itself, as a member I want to say that I do not know really where they stand in regard to changes in the Crow. I do not know whether they asked for change, or whether they accept change. I agree with their policy as far as what they say about the cap being on; personally, I agree with them when they say if the bill is rammed through that there should not be a limit on the subsidy. I agree also that there should not be variable rates; that if there are any payments they should definitely go to the railroads; that it should include other crops.

But you know, if the Crow rate remained, you would not have to worry about any of those things. I do not blame you fellows for being confused, when you get presentations like that. So those are some of the things I would like you to consider.

Now, the most serious one of all, probably, is the threat to the north-south movement of grain, which is a real threat to the Canadian Wheat Board. Being on the advisory committee

*[Traduction]*

la réception des documents et autres aspects de la question et en fera rapport au Comité.

**M. Benjamin:** Je m'excuse, monsieur le président, mais ceci n'a rien à voir avec le greffier ou quoi que ce soit d'autre. Il s'agit de gens qui ne pouvaient même pas obtenir la communication avec CN-CP Télécommunications pour acheminer leur message au greffier et nous le faire tenir. Voilà où en était le problème.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Strain.

**M. Strain:** Revenons donc à la question qui nous intéresse: Ce qui nous intrigue, nous les fermiers, c'est la hâte qu'on met à adopter ce projet de loi. M. Pepin nous explique que c'est une chose merveilleuse, que c'est ce qui est arrivé de mieux depuis Adam et Ève. Voici comment il le décrit: «C'est un projet magnifique».

Si c'est si bien que cela, pourquoi tant se presser? Pourquoi avoir omis de procéder aux études requises pour en déterminer les effets éventuels concernant le bétail et l'ensemble des fermiers. Les incidences sur nos exportations, par exemple? Aucune de ces études n'a été faite. Maintenant, on essaie de faire accepter le projet de loi.

Autre objet de nos préoccupations: A l'évidence, les agriculteurs ne sont pas tous égaux. Alors que quelques-uns seront peut-être capables de faire face à un tel fardeau, la plupart ne le pourront pas. On se demandait ce matin: Quelle est la position de la Coopérative des blés? Eh bien, je ne sais vraiment pas quelle est la position de l'une ou l'autre des organisations et je ne sais même pas quelle est celle des politiciens, parce que... M. Murta est-il présent? Je me souviens l'avoir entendu dire le 20 mai, en Chambre, qu'il serait préférable de retarder l'adoption du projet de loi parce qu'il serait plus facile de le faire adopter à l'automne. Et pourtant, j'ai remarqué que tous les Conservateurs avaient voté contre en deuxième lecture. Ceci rend les gens perplexes.

Pour ce qui est de la coopérative des blés, même si j'en fais partie, je ne sais vraiment pas quelle est sa position au sujet des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau. Je ne pourrais dire si elle a demandé ces changements, ou même si elle les accepte. Je suis d'accord avec sa politique concernant l'application du plafond; personnellement, je suis d'accord lorsqu'elle prétend qu'on essaie de faire adopter à la vapeur le projet de loi et qu'il ne devrait y avoir aucune limite au montant des subventions. Je suis d'accord également pour m'opposer aux taux variables; pour demander que si des paiements sont versés, ils le soient absolument aux sociétés de chemins de fer; je suis également d'accord pour l'inclusion des autres récoltes.

Mais, comme vous le savez, si le tarif du Nid-de-Corbeau demeurerait inchangé, vous n'auriez à vous préoccuper d'aucune de ces questions. Je ne peux vraiment vous blâmer d'être déconcertés devant ce genre de présentation. Voici donc quelques-unes des questions que je voulais porter à votre attention.

Maintenant, la question la plus importante probablement, est le développement dans l'axe nord-sud du transport des céréales, qui constitue une menace réelle pour la Commission

[Text]

to the Canadian Wheat Board, I see that as a real threat because if the rates go up extremely high, as it is proposed that they will do eventually, then it is somewhat cheaper to move grain south. Once you start that, you would have a dual system of marketing. The Wheat Board would not have the overall control of export sales that it now has and needs.

I noticed that when Mr. Pepin was questioned in the House of Commons about the possibility of that, he said that would be a good thing. It would make the railroads here more competitive. So are we going to destroy our marketing system in order to attempt to make the railroads more competitive? That is really what this bill would do.

The other thing that worries me is that the farm organizations that traditionally favour the open, speculative market also favour Crow change. That is a worry, and it is something you should be concerned with also.

The last thing I would mention is the fact . . . this mention of the coal lands came up. It is my personal opinion that coal block in British Columbia may be the reason that CP and the coal association and everyone that has gathered around them—that maybe they are not as much interested in changing the Crow rate as getting their hands on that coal. It is certainly worth a lot more money.

So I was just wondering, in a question that Mr. Benjamin had raised this morning—I believe it was Mr. Benjamin who had asked if the Farm Union would consider that this coal block that was held for the people of Canada, if it was given back to the Province of B.C., or should it be. As far as I am concerned, the main thing is not to let the CPR get their dirty little hands on it. Or the CN, because they are in the coal business too.

And the other thing I would like you to consider, if you are going to go that route, is what about the mineral rights that were given to the federal government when Saskatchewan and Alberta became provinces? Should they not also, then, be returned to the province? Because if it is true that eventually grain has to be subsidized, why should our natural resources not be used to help in that? Whose coal is it? It is the people of Canada; it is not the people that mine it.

So those are some of the things I would like you to consider, and I would like to thank you for allowing me to make the presentation.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Strain.

I had hoped, when we started this particular section of our hearings, to divide the time remaining between the beginning and 2.00 p.m., which was two hours and 20 minutes equally between this group and the group that is to follow. We have

[Translation]

canadienne du blé. Faisant partie du conseil consultatif de cet organisme, je suis à même de constater une telle menace: Si les tarifs devaient augmenter substantiellement, comme il est proposé et comme ils le feront éventuellement, il devient alors plus économique de transporter le grain vers le sud. Une fois sur cette voie, on se retrouve avec un double système de commercialisation. La Commission canadienne du blé ne pourrait plus exercer un contrôle sur l'ensemble des ventes à l'exportation comme elle le fait actuellement, et un tel contrôle est absolument indispensable.

J'ai remarqué que, lorsque M. Pepin était interrogé en Chambre sur la possibilité que cela se produise, il a répondu que ce serait une bonne chose. Cela rendrait nos chemins de fer plus compétitifs. Ainsi, nous allons détruire notre système de commercialisation afin de rendre les chemins de fer plus compétitifs. C'est effectivement ce qui se produirait si ce projet de loi était adopté.

L'autre question qui me préoccupe, c'est que les coopératives d'agriculteurs qui sont traditionnellement en faveur d'un marché ouvert et spéculatif sont également en faveur des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau. Voilà une question inquiétante et qui devrait également vous préoccuper.

J'aimerais pour terminer, revenir sur cette question des mines de charbon. Je crois personnellement que les mines de charbon en Colombie-Britannique sont peut-être la raison pour laquelle le CP et la *coal association* et bien d'autres personnes s'intéressent à cette question; que peut-être ils ne sont pas intéressés tellement à modifier le tarif du Nid-de-Corbeau qu'à mettre la main sur le charbon. Cela peut rapporter certainement beaucoup d'argent.

Je me demandais donc, sur une question que M. Benjamin a déjà soulevée ce matin, je crois que c'est M. Benjamin qui demandait si le Syndicat des agriculteurs accepterait que les mines de charbon appartiennent à l'ensemble du Canada, soient remises à la province de la Colombie-Britannique ou s'il est d'avis qu'elles devraient l'être. En ce qui me concerne, la chose importante, c'est de ne pas laisser le CP mettre la patte dessus. Ou le CN, qui s'intéresse également au charbon.

Une autre chose que j'aimerais apporter à votre attention, si vous êtes pour aller dans ce sens, c'est la question des droits miniers qui ont été cédés au gouvernement fédéral lorsque la Saskatchewan et l'Alberta sont devenues des provinces? Ne faudrait-il pas également, leur rétrocéder également ces droits? Parce que s'il est vrai qu'éventuellement les céréales devront être subventionnées, pourquoi ne pas se servir de nos ressources naturelles pour cela? À qui ce charbon appartient-il? Il appartient au peuple du Canada et non à ceux qui s'occupent de l'extraire.

Voici donc quelques-unes des questions que je désirais soumettre à votre attention et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de faire cette présentation.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Strain.

J'avais espéré, au début de cette partie de nos audiences pouvoir répartir également le temps dont nous disposons entre l'heure d'ouverture et 14 heures, ce qui aurait donné 2 heures 20 minutes pour le présent groupe et celui qui doit suivre.



[Texte]

already gone over that a bit. I do not want to cut people off arbitrarily, and I know there are some questions, but I am going to ask the parties now in presenting their questions to limit it to one intervenor each, for each party. I want to reassure those who are to follow that if we shortchange you on this end, we will make it up on the other end by going through the dinner hour if necessary.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to . . .

**The Chairman:** Mr. McKnight, excuse me. There is a lady there who indicated she wishes to speak.

**Ms Betty MacFarlane (District 6, National Farmers' Union):** I am Betty MacFarlane from District 6, and we are the grassroots people and this is your opportunity, the committee, to hear what we the people most affected by Crow change have to say. Is that not what these hearings are about?

Would it be possible to have questions after each brief? When they are all lumped together, how can you even remember what they said?

**Mrs. Pedersen:** We are being railroaded.

**The Chairman:** Members of the committee can remember, Mrs. MacFarlane, because they have the briefs and they have read them. I understand your frustration, but you are going to have to try to understand the position that we are in. Members can direct their questions to whomever they wish, when they ask their questions. They have the brief, so there is no problem in remembering what the points made were.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to say that I understand the frustration of the majority of the locals and districts that are appearing here, because we come from the same part of Saskatchewan and it is a hell of a long ways to Regina.

I think your concern about not being able, in the short period of time, to present arguments for the retention is not valid, because I would like to compliment you on your arguments and the time that you have put into your briefs. Your logical presentation on behalf of all the locals and districts is something that—you should not worry about not having a research department to put it together. You put it together from experience and it was very well received.

I would like to ask just two short questions. In a brief that Saskatchewan Wheat Pool has presented . . .

**The Chairman:** To whom are you directing your question?

[Traduction]

Nous avons déjà dépassé cette limite. Je ne voudrais pas interrompre les gens arbitrairement, et je sais qu'il reste encore quelques questions à traiter, mais je demanderai aux parties qui sont actuellement devant nous de se limiter à une intervention chacune. J'aimerais rassurer ceux qui doivent venir plus tard, leur dire que si nous retardons le début de leur intervention, ils pourront se reprendre par la suite, durant l'heure du lunch, s'il le faut.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président. En premier lieu, j'aimerais . . .

**Le président:** Monsieur McKnight, veuillez m'excuser. Il y a ici une dame qui aimerait dire quelques mots.

**Mme Betty MacFarlane (district 6, Syndicat national des cultivateurs):** Je m'appelle Betty MacFarlane et je représente le district 6; nous sommes des gens de la base et c'est maintenant l'occasion pour vous, du Comité, d'entendre ce que les gens les plus touchés par les modifications au tarif du Nid-de-Corbeau ont à dire. N'est-ce pas la raison d'être de ces audiences?

Serait-il possible d'avoir une période de questions après chaque mémoire? Lorsqu'ils sont tous soumis l'un à la suite de l'autre, comment pouvez-vous vous souvenir de ce qui a été dit?

**Mme Pedersen:** On essaie de nous faire avaler ce projet de loi.

**Le président:** Les membres du Comité peuvent se rappeler, madame MacFarlane, parce qu'ils ont les mémoires devant eux et qu'ils les ont lus. Je comprends votre déception, mais il faut que vous essayiez de comprendre notre position. Lorsqu'ils posent des questions, nos membres peuvent les adresser à qui ils veulent. Ils ont les mémoires sous les yeux et n'ont donc aucune difficulté à retrouver les problèmes qui ont été soulevés.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais pour commencer, dire que je comprends la déception de la plupart des sections et des districts qui se présentent devant nous, parce que nous venons de la même partie de la Saskatchewan et c'est bien loin de Regina.

Je pense que vous craignez à tort de ne pouvoir, en si peu de temps, soumettre vos arguments en faveur du maintien des tarifs; j'aimerais même vous féliciter de la façon dont vous avez présenté votre point de vue et du temps que vous avez mis à la rédaction de vos mémoires. Votre présentation logique en faveur de toutes les sections et districts est quelque chose qui, en un mot, vous n'avez pas à regretter de ne pas disposer d'un service de recherche pour vous aider. Vous l'avez rédigé d'expérience et il a été très bien reçu.

J'aimerais vous poser deux petites questions. Dans le mémoire présenté par la coopérative des blés de la Saskatchewan . . .

**Le président:** À qui adressez-vous votre question?

[Text]

**Mr. McKnight:** I will direct it to District 6; I will go home.

The Saskatchewan Wheat Pool presented a brief to us, and in the discussion of variable rates in the time before 1986, they would abide by a variable rate structure if it was only for weekend loadings and off-hour loadings, if I can read it here, and applied equally to all producers. It would not be opposed if they were uniformly applied to off-producers by reducing the tariff in effect at all delivery points on a uniform basis. Would that form of variable rate cause problems with the National Farmers' Union?

• 1320

**Mrs. Laing:** I had heard that the Saskatchewan Wheat Pool came up with this kind of a suggestion, and I really did not quite believe it. I thought no logical organization can come up with this kind of a suggestion. You have verified what I thought was just a silly rumour.

**Mr. McKnight:** If you like, I will read it all to you.

**Mrs. Laing:** I would appreciate hearing what it says, and I am sure the rest of the people listening would.

**Mr. McKnight:** If I could, Mr. Chairman, I will just briefly read it:

With respect to the provision that prior to 1986-87 crop year variable rates will be allowed to encourage or reflect efficiencies gained from the loading or unloading of railway cars on weekends or the transportation of grain by rail during seasons other than peak seasons, the pools submit that while concerned with the principles of variable rate in any form, their limitation to weekend and seasonal movements will not be opposed if they uniformly apply to all producers.

What they are saying is that it would uniformly apply to each point. That each producer would benefit with the lower freight rate is their argument.

**Mr. Strain:** Mr. Chairman, could I reply to that?

**The Chairman:** Mr. Strain.

**Mr. Strain:** It would not be acceptable at all, because it breaks the principle of variable rates. You know, you are either for them or you are not for them. I do not see what the difference would be if it would be seasonal and weekends; I do not understand it at all. I think it is totally unacceptable.

**The Chairman:** Mr. Jalbert.

**Mr. Jalbert:** The only thing I can say is if we are going to talk about variable rates on weekends, it will end up with variable rates on the long haul at every other day of the week. I am totally opposed to it. It would mean that some areas where you have large elevators would have the facilities to handle weekends and the smaller points would not have the facilities. It would eventually break down the whole system

[Translation]

**M. McKnight:** Je l'adresse au district 6; je reviens chez moi.

La coopérative des blés de la Saskatchewan nous a soumis un mémoire et, concernant les tarifs variables pour la période précédant 1986; ils accepteraient, si je comprends bien, une structure de tarifs variables pourvu qu'on les applique également à tous les producteurs et seulement pour les chargements de fin de semaine ou durant les heures creuses. On ne s'y opposerait pas s'ils étaient d'emblée appliqués aux producteurs indépendants en réduisant uniformément le tarif en vigueur à tous les points de livraison. Cette forme de tarif variable engendrerait-elle des problèmes pour le Syndicat national des cultivateurs?

**Mme Laing:** On m'a dit que la Coopérative du blé de la Saskatchewan avait envisagé une telle proposition et je ne le croyais pas vraiment. Je pensais qu'aucun organisme conséquent ne pouvait envisager une telle proposition. Vous avez confirmé ce que je croyais n'être qu'une rumeur futile.

**M. McKnight:** Si vous le désirez, je vous la lirai en entier.

**Mme Laing:** J'aimerais en connaître le contenu et je suis certain que cela intéresserait également toutes les autres personnes présentes.

**M. McKnight:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je lirai ce passage rapidement:

Quant à la disposition selon laquelle, avant la campagne agricole de 1986-1987, on autorisera les tarifs variables pour favoriser et refléter les gains d'efficacité tirés du chargement et du déchargement des wagons pendant les fins de semaine ou du transport de céréales par chemin de fer pendant la saison morte, les coopératives affirment que, bien que préoccupés des principes des tarifs variables sous toute forme, elles ne s'opposeront pas à leur restriction aux déplacements saisonniers ou des fins de semaine s'ils sont appliqués uniformément à tous les producteurs.

On y prétend, en fait, que ce tarif variable serait appliqué uniformément à tous les points, que chaque producteur tirerait profit d'une réduction du tarif de transport.

**M. Strain:** Monsieur le président, pourrais-je donner suite à cela?

**Le président:** Monsieur Strain.

**M. Strain:** Ce serait absolument inacceptable parce qu'on irait à l'encontre du principe des tarifs variables. Vous savez, on est pour ou contre ces tarifs. Je ne vois pas quelle différence cela fait qu'on les applique aux fins de semaine ou de façon saisonnière; je n'y comprends absolument rien. Selon moi, c'est absolument inacceptable.

**Le président:** Monsieur Jalbert.

**M. Jalbert:** Tout ce que je puis dire, c'est que si nous envisageons des tarifs variables pour les fins de semaine, on les envisagera éventuellement sur de longs parcours pendant la semaine. J'y suis entièrement opposé. Il s'ensuivrait que certaines régions dotées de gros éleveurs pourraient être en activité pendant les fins de semaine, tandis que les points moins importants ne disposeraient pas des installations leur



[Texte]

into what I had said, I believe, when I said there were going to be perhaps some 12 or 13 points left in the Prairies. That is what the variable rates would do if it were to take place even on weekends as a starter.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight. Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman. I have some questions for Mrs. Pedersen and maybe Mr. Strain.

I read your brief, Mrs. Pedersen, and I saw that you do not want us to proceed with Bill C-155. Do you think, Mrs. Pedersen, that if we want the railway system to be more efficient the Government of Canada will be obliged to do something? You know CN and CP will put a lot of money, if we go with the bill, to have a double track. If you want your grain or some other products here from the west to go to the east or go to the midwest of the United States or maybe some other place around here, do you think you will have more efficiency with the system?

We heard some comments from the railway companies and some other groups, and I saw in February or March on television on francophone CBC that the people from Manitoba said they were ready to pay more for grain transportation if it is possible for the grain to be moved. It was a farmer from Manitoba, I think.

When I read your comments, I saw that you said the proposed grain transportation administration will erode the power of the Canadian Wheat Board. Do you think it is necessary to have more efficiency with our transport system? How can you settle that situation if we want the system to be more efficient if we do nothing at all, if we keep the Crow rate like that? Also, I was surprised when I heard some comments that it was western Canada that requested that we change the system to be more efficient. How can we settle that?

At the end—it is part of your question, Mrs. Pedersen and Mr. Strain—you talk about the situation, if we go with the bill or if we go with this change, that the money will go to the railways. Are you agreed that if we change the system and the farmers are obliged to pay more, the subsidies will go to the railroads?

**Mr. Strain:** In regard to improvements to the system, there have been an awful lot of improvements to the system as far as grain movement is concerned. The real need for improvements is really beyond the borders of the Prairies. A limited amount of improvements are necessary. Provision has already been made for improving branch lines and so on. That double-tracking that is needed is not needed really for grain at all; it is needed for other commodities, such as coal and potash and commodities like that.

So the railroads would be very foolish not to invest in something that is going to do them an awful lot of good. In fact it would be lack of planning and lack of foresight, poor management if they do not do it. You know, they have already

[Traduction]

permettant d'être opérationnels. Eventuellement, l'ensemble du système serait divisé de la façon dont j'ai parlé quand j'ai dit, je crois, qu'il ne resterait peut-être que 12 ou 13 points dans les Prairies. Voilà ce qu'engendreraient les tarifs variables même si, au départ, on ne les appliquait qu'aux fins de semaine.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight. Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions à M<sup>me</sup> Pedersen et peut-être à M. Strain.

J'ai lu votre mémoire, madame Pedersen, et j'ai constaté que vous êtes opposée au projet de loi C-155. Selon vous, madame Pedersen, pour que le réseau ferroviaire soit plus efficace, le gouvernement du Canada devra-t-il intervenir? Vous n'êtes pas sans savoir que si le projet de loi est adopté, le CN et le CP vont investir beaucoup pour construire des voies doubles. Pour que les céréales ou d'autres produits de l'ouest soient expédiés vers l'est, vers le midwest américain ou vers d'autres destinations peu éloignées, croyez-vous que le système sera un gage d'efficacité?

Nous avons entendu les commentaires des sociétés ferroviaires et de certains autres groupes et, en février ou en mars, j'ai entendu, sur le réseau français de la télévision de Radio-Canada, des habitants du Manitoba dire qu'ils étaient prêts à payer davantage pour expédier leurs céréales s'il était possible de les expédier. Je crois qu'il s'agissait d'un agriculteur du Manitoba.

Quand j'ai pris connaissance de vos commentaires, j'ai réalisé que vous disiez que le système projeté de transport des céréales rognerait les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Croyez-vous qu'il soit nécessaire de rendre plus efficace notre système de transport? Si on veut rendre le système plus efficace, comment pourrait-on régler le problème sans rien faire et en conservant les tarifs du Nid-de-Corbeau? J'ai également été surpris d'entendre que c'est l'Ouest canadien qui demandait d'améliorer l'efficacité du système. Comment régler tout cela?

Vers la fin—je m'adresse encore à vous, madame Pedersen et monsieur Strain—vous analysez la situation et vous prétendez que, si le projet de loi est adopté et si ce changement est instauré, ce sont les sociétés ferroviaires qui s'enrichiront. Convenez-vous que, si nous modifions le système et si les agriculteurs doivent déboursier davantage, les sociétés ferroviaires recevront les subventions?

**M. Strain:** En ce qui concerne les améliorations apportées au système, elles ont été très nombreuses eu égard au transport des céréales. Il faut améliorer le système bien au-delà des Prairies. Une quantité limitée d'améliorations s'impose. On a déjà pris les mesures nécessaires pour améliorer les embranchements et ainsi de suite. Les voies doubles dont on a besoin ne concernent pas du tout à cause des céréales; on en a besoin pour d'autres produits comme le charbon, la potasse et des produits du genre.

Les sociétés ferroviaires auraient donc tort de ne pas investir dans un système dont elles profiteraient énormément. En fait, si elles n'investissent pas, ce serait par manque de planification et de prévoyance, à cause d'une mauvaise gestion. Comme vous

[Text]

delayed building that Beaver Tunnel, which could quadruple their capacity; and it is for coal, not grain. So we have been sold a bill of goods that all these improvements are needed for grain. Now, if they do not do it, of course we will be affected adversely by it.

You also mentioned that some farmer in Manitoba said he was willing to pay more. Well, I guess if there is any place in the Prairies where they are willing to pay more, it is Manitoba—especially if they are fairly close to Thunder Bay or the American border. You hear a lot of noise from out of there. You also hear it from the Farm Bureau there, dominated by the cattlemen. You know, this group of cattlemen do not want subsidies—that is part of their tradition—but boy do they ever have their hand out for this subsidy that may come or is supposed to go to the grain farmer.

Now, you questioned how the subsidy should be paid. Well, I had mentioned that if the worst comes to the worst and it is strictly a subsidy, of course it should go to the railroad. But the position of the National Farmers' Union is that you are pretty darn foolish to give the railroads more than \$500 million every year forever without taking some equity position. You know, that tunnel they are going to build, \$500 million will be the cost and that tunnel will be there forever. But they add it on to the cost of moving grain. That is part of that; it is an improvement.

How did they get up to the cost of moving the present volume of grain to \$800 million a year? Farmers now pay a little less than \$150 million. But we are tied forever to that \$800 million figure. Even if they do build in some type of protection of inflation of 3% or 6%, because that capital cost is so high it pretty well destroys us. The increases are based on that high capital cost, and that is where you get up to the five times Crow we would have to pay. I hope I have covered those things you are concerned about.

**The Chairman:** Thank you very much. Mr. Wright.

**Mr. J. Wright:** I would also like to propose a solution to the capacity problem on the railroads. We have the two railroads in place now, and at my point we hear some rumours that we have to have competition in the railroads. Well, there is no competition where I come from.

• 1330

I would like to submit that we could more than quadruple our capacity on the rail lines without driving another spike by having the railroads get together and run trains the opposite way on each other's lines. We do not have to go to a lot of expense. We could improve our rail system far by having some co-operation in the system. But there are a few people who believe we have to have competition, when that competition

[Translation]

le savez, elles ont déjà reporté à plus tard la construction du tunnel Beaver qui pourrait quadrupler leur capacité; ce tunnel servirait au transport du charbon, pas des céréales. On nous a donc convaincus que toutes ces améliorations s'imposent pour le transport des céréales. Or, si on ne l'améliore pas, ce sera néfaste pour nous tous.

Vous avez également dit qu'un agriculteur du Manitoba a dit être prêt à déboursier davantage. Eh bien, selon moi, s'il existe un endroit dans les Prairies où l'on est prêt à déboursier davantage, il faut que ce soit au Manitoba, surtout si l'on est assez près de Thunder Bay ou de la frontière américaine. On s'agit beaucoup dans cette région. On discute également ferme au bureau agricole de cette région, que dominent les éleveurs de bétail. Vous savez, ce groupe d'éleveurs se dit opposé aux subventions (cela fait partie de leurs traditions), mais, bigre, comme leur main est tendue au cas où cette subvention serait accordée au céréaliculteur.

Vous demandez également comment la subvention devrait être versée. Eh bien, j'ai déjà dit qu'en mettant les choses au pire et qu'en supposant qu'il s'agit strictement d'une subvention, ce sont les sociétés ferroviaires qui devraient en bénéficier. Cependant, le Syndicat national des cultivateurs croit que c'est pure folie d'accorder plus de 500 millions de dollars par année aux sociétés ferroviaires sans en retirer une certaine forme de participation. Vous savez, ce tunnel qu'elles projettent de construire coûtera 500 millions de dollars et il sera là pour toujours. Mais elles ajoutent cette somme au coût du transport des céréales. Il fait partie de ce coût; c'est une amélioration.

Comment ont-elles abouti à un coût de 800 millions de dollars par année pour transporter le volume actuel de céréales? Actuellement, les agriculteurs déboursent un peu moins que 150 millions de dollars. Mais cette donnée de 800 millions de dollars va nous lier indéfiniment. Même en instaurant une certaine protection de 3 p. 100 ou de 6 p. 100 contre l'inflation, ce coût en capital va nous accabler à cause de son ampleur. Les hausses reposent sur ce coût en capital démesuré et c'est alors qu'on quintuple le tarif du Nid-de-Corbeau qu'on devrait payer. J'espère avoir traité des questions qui vous préoccupent.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Wright.

**M. J. Wright:** J'aimerais également proposer une solution qui résoudrait le problème de la capacité des sociétés ferroviaires. Deux sociétés ferroviaires existent maintenant et, dans ma région, on entend dire qu'elles devraient être concurrentielles. Laissez-moi vous dire qu'il ne s'exerce aucune concurrence dans ma région.

J'aimerais vous dire que nous pourrions plus que quadrupler la capacité des voies de chemins de fer sans installer le moindre bout de voie additionnel si l'on demandait aux deux compagnies ferroviaires de collaborer et de s'échanger leurs voies respectives pour que leurs trains puissent circuler en sens inverse. Il n'est pas nécessaire de dépenser beaucoup d'argent à cette fin. Nous pourrions améliorer notre réseau ferroviaire beaucoup plus par la coopération qu'autrement. Mais il y a des



*[Texte]*

does not exist anyway. So one way we could improve the capacity on the railroads is to have them get together.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Wright. Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you very much, Mr. Chairman.

On behalf of the NDP I would like to ask the question on behalf of our group. First of all, Mr. Chairman, I wish to concur with the members presenting the briefs about their concern about the process. The fact that the committee has not an opportunity of travelling through rural Saskatchewan and listening and getting presentations from farmers and farm groups and community groups themselves I think does this process a disservice, particularly . . .

**The Chairman:** Mr. de Jong, I am not accepting that kind of statement from you because the committee made its decision. While there may have been some dissent within the committee, it was by majority vote. If you have a question, I wish you would put it, please.

**Mr. de Jong:** I certainly do have a question, Mr. Chairman. In fact, I have a lot of questions. The time restraint I understand allows me only one question, though I do wish to mention, Mr. Chairman, that the opportunities for groups to make their representation through their member of Parliament is severely restricted when the government decides to impose closure and time allocations on members of Parliament themselves.

The question I would like to ask is particularly directed to Mr. Strain. There are still some people in Ottawa, sir, under the illusion that a consensus exists in western Canada in terms of the changes to the Crow rate. Can you enlighten the committee as to what are the opinions not only of your members but of farmers throughout Saskatchewan as to the proposed changes?

**Mr. Strain:** I mentioned earlier that I was a member of the advisory committee to the Canadian Wheat Board. As you know, that committee is an elected body. It consists of 11 members, and we represent roughly 10,000 producers in each of the 11 areas. When this legislation was announced it was the first time that we had really delved into the Crow rate issue. A resolution was passed—I do not have the resolution with me, but I can get it for you and present it to you—where the majority—I think there were only two opposed—completely opposed the proposed changes. So that should give you probably the best indication.

Because of my activities in farm organizations during this period when the Crow issue was being proposed, I literally attended hundreds of meetings, and when the question of whether the Crow should be changed came up I think it is fair to say that at every meeting at least 90% of the people at those meetings voted for retaining the present statutory Crow rate.

*[Traduction]*

gens qui croient mordicus en la nécessité de la concurrence, alors qu'il n'y a de toute façon pas de concurrence. Il suffirait donc de demander aux deux compagnies ferroviaires de travailler ensemble: on verrait alors la capacité du réseau s'accroître.

**Le président:** Merci, monsieur Wright. Monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Merci beaucoup, monsieur le président.

A titre de représentant du Nouveau parti démocratique, j'aimerais poser une question au nom de mon groupe. En premier lieu, monsieur le président, j'aimerais me joindre aux groupes qui présentent des mémoires pour exprimer mon inquiétude relativement à la façon de procéder du Comité. Je déplore le fait que le Comité n'ait pas l'occasion de parcourir les régions rurales de la Saskatchewan afin de recevoir les doléances des producteurs agricoles, des organismes agricoles et des communautés proprement dites, surtout . . .

**Le président:** Monsieur de Jong, je n'accepte pas une telle remarque de votre part puisque le Comité a déjà pris une décision à cet effet. Bien que l'on ait enregistré quelques dissensions au sein du Comité, la décision a été prise par un vote majoritaire. Si vous avez une question, j'aimerais que vous la formuliez, s'il vous plaît.

**M. de Jong:** J'ai, en effet, une question, monsieur le président. De fait, j'en ai plusieurs. Je crois comprendre qu'en raison de la limite de temps une seule question m'est permise, mais je tiens à vous dire, monsieur le président, qu'il est de plus en plus difficile pour les groupes de présenter des griefs à leur député lorsque le gouvernement décide d'imposer la clôture et d'allouer une limite de temps aux députés eux-mêmes.

Ma question s'adresse plus précisément à M. Strain. Il y a encore des gens à Ottawa, monsieur, qui croient que la majorité des producteurs de l'Ouest sont d'accord avec les modifications proposées relativement au tarif du Nid-de-Corbeau. Pouvez-vous informer le Comité de ce que, non seulement vos membres, mais aussi les fermiers de la Saskatchewan pensent de ces modifications?

**M. Strain:** J'ai déjà déclaré que j'étais membre du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Comme vous le savez, ce comité est électif. Nous sommes onze membres qui représentons environ 10,000 producteurs dans chacune des onze régions. La présentation de ce projet de loi nous a donné l'occasion de nous pencher réellement sur la question du tarif du Nid-de-Corbeau pour la première fois. Nous avons adopté une résolution . . . je n'ai pas copie de cette résolution, mais je peux vous en procurer une . . . dans laquelle la majorité des membres . . . je crois que seulement deux ont voté contre . . . s'opposait complètement aux modifications proposées. Cela vous donne probablement un bon indice de l'opinion des gens de l'Ouest.

Mes activités au sein d'organismes agricoles, au moment même où la question du tarif du Nid-de-Corbeau faisait son apparition, m'ont permis d'assister littéralement à des centaines de réunions; et lorsqu'il a été question, durant ces réunions, de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, je crois honnête de dire qu'au moins 90 p. 100 des personnes présentes

[Text]

Then I can give you the position of the rural municipalities in the three western provinces, who now have a position on their provincial organization where they all are supporting the present Crow statutory rate.

That is as good an indication as I can give you of the feeling of the grassroots membership.

**Mr. de Jong:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Strain and Mr. de Jong.

I just might advise you, Mr. Strain, that in fact our next group of witnesses following the National Farmers' Union groups will be a group of various rural municipalities from Saskatchewan. So I am sure we will get their point of view then too.

With that, I would like to thank the groups who have just appeared before us for their input into the process.

**Mrs. Ruby Miller (Local 611, National Farmers' Union):** As part of the delegation of Local 611 I would like to make a point that I have not heard as yet, if I may, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, go ahead.

**Mrs. Miller:** I have two sons who are farming by choice. I have one son who is living in the city and driving a truck because he cannot afford to farm, and I would repeat those words "by choice". Sometimes I think people think farmers farm because they cannot do anything else, but in this day and age that is not true.

If my sons cannot make a living for their families so they can live in dignity, I did not raise my boys to go on welfare. They will be moving to the cities and towns and taking jobs, and with a lifetime of farm management experience they will . . . [Inaudible due to technical problem—Editor] Farm boys start their training at the beginning, when they are little, so they do have a lifetime of experience. In this day and age of great unemployment, I would like the committee to consider that.

• 1340

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Miller. I doubt that there is anybody on the committee who thinks our farmers farm because they cannot do anything else. As a teacher, I always heard the expression: Those who can, do; those who cannot, teach. I do not think it applies to farmers. In any case, I wish to thank all of you very much for your appearance here today. Thank you.

I now call the following groups and ask them to send their representatives to the witness table, please. The National

[Translation]

à chacune de ces réunions ont voté en faveur du maintien du tarif actuel.

Je peux ensuite vous faire part de la position des municipalités rurales des trois provinces de l'Ouest, qui, par le truchement de leur association provinciale, se sont toutes prononcées en faveur du tarif actuel.

Ces remarques sont le meilleur indice que je puisse vous donner de l'opinion de nos membres.

**M. de Jong:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Strain et monsieur de Jong.

Au fait, monsieur Strain, j'aimerais vous informer que le prochain groupe de témoins est un groupe de représentants de diverses municipalités rurales de la Saskatchewan. Nous aurons alors certainement l'occasion de connaître leur point de vue.

Sur ce, j'aimerais remercier les groupes que nous venons tout juste d'entendre pour leur participation aux travaux de notre Comité.

**Mme Ruby Miller (section 611, Syndicat national des cultivateurs):** En tant que membre de la délégation de la section 611, j'aimerais, avec votre permission, monsieur le président, soulever un point qui a été passé sous silence jusqu'à maintenant.

**Le président:** Oui, allez-y.

**Mme Miller:** J'ai deux fils qui ont choisi d'exploiter une ferme. J'ai un autre fils qui, lui, demeure en ville et conduit un camion pour gagner sa vie parce qu'il n'a pas les moyens d'avoir une exploitation agricole, c'est-à-dire parce que cette possibilité ne s'offre pas à lui. Il m'arrive de penser que les gens croient que les producteurs agricoles ne savent rien faire d'autre que d'exploiter des fermes, mais cela n'est plus vrai de nos jours.

Si mes fils ne peuvent gagner dignement leur vie sur une terre, ils ne penseront pas à recourir à l'aide sociale; ce n'est pas comme cela que je les ai élevés. Ils iront plutôt s'établir en ville pour y travailler et leur expérience des exploitations agricoles leur . . . [Inaudible en raison de difficultés techniques—Editeur] Les cultivateurs acquièrent leur expérience dès leur plus jeune âge, lorsqu'ils sont tout petits, et par conséquent ils ont une très longue expérience. A notre époque de chômage élevé, je souhaiterais que le comité prenne ceci en considération.

**Le président:** Merci, madame Miller. Je doute qu'il y ait un membre du comité qui pense que nos cultivateurs s'adonnent à l'agriculture parce qu'ils ne peuvent faire rien d'autre. En tant qu'enseignant, j'ai toujours entendu l'expression: Ceux qui le peuvent, le font; ceux qui ne le peuvent pas, enseignent. Je ne crois pas que cela s'applique aux agriculteurs. De toute façon, je désire remercier chacun d'entre vous de votre témoignage aujourd'hui. Merci.

Je cède maintenant la parole aux groupes suivants et je leur demanderais d'envoyer leurs représentants à la table des



*[Texte]*

Farmers' Union, Local 616; the National Farmers' Union, District 2, Local 620; the National Farmers' Union, Local 631; the National Farmers' Union, Rose Valley; the National Farmers' Union, Saskatoon; the National Farmers' Union, Local 617; the National Farmers' Union, Local 625; the National Farmers' Union, Local 613; and the National Farmers' Union, Local 649.

**Mrs. Marcella Pedersen (National Farmers' Union, Local 6341):** Mr. Chairman, I see your committee is as efficient as the railroads in terms of . . . when we found out that we could submit a brief, we found out that we could send one to you. Then, through telephone calls, we found out we could send one to Miss Sirpaul, or whatever her name is, and therefore we sent one both to you and to her to make sure that you got the brief. Now I see you have our names on your agenda twice.

**The Chairman:** I have just removed it, Mrs. Pedersen.

**Mrs. Pederson:** Oh, okay.

**An hon. Member:** We just did not want to miss anybody, Marcella.

**Mrs. Pedersen:** That is right.

**Mr. C. Opheim (National Farmers' Union Local 638):** The National Farmers Union, Rose Valley, belongs to Local 638. I do not know how that got in there, but I guess you can strike that off, too.

**The Chairman:** Thank you, sir. Now we will start again. I would ask each representative to identify himself or herself and tell us which group he or she represents. Would you begin, please, madam?

**Mrs. MaryAnn Hovdebo (Local 616, National Farmers' Union):** Local 616 is north, near Prince Albert. We are in some of the best agricultural land in Saskatchewan. Our local includes nine small towns and hamlets and surrounding farming communities. Our towns rely on farm income to keep our businesses viable. I would like to speak about small-town Saskatchewan and how losing the Crow rate would affect us as farmers and supporters of small towns.

Our small town is Birch Hills, population about 1,000 people. Many senior citizens have retired into Birch Hills because of the availability of the hospital and a nursing home. The business community serves a large agricultural area surrounding the town. It has been calculated by NFU that if we were to lose the Crow rate and were to pay transportation costs of five times Crow, Birch Hills would lose over \$1 million a year. What would this mean to Birch Hills? Most of the businesses would no longer exist. No one would have money to

*[Traduction]*

témoins, s'il vous plaît. Le Syndicat national des cultivateurs, section 616; le Syndicat national des cultivateurs, district 2, section 620; le Syndicat national des cultivateurs, section 631; le Syndicat national des cultivateurs, Rose Valley; le Syndicat national des cultivateurs, Saskatoon; le Syndicat national des cultivateurs, section 617; le Syndicat national des cultivateurs, section 625; le Syndicat national des cultivateurs, section 613 et le Syndicat national des cultivateurs, section 649.

**Mme Marcella Pedersen (Syndicat national des cultivateurs, section 6341):** Monsieur le président, je constate que votre comité est aussi efficace que les chemins de fer pour ce qui est de . . . Lorsque nous avons appris que nous pouvions présenter un mémoire, nous avons su par la même occasion que nous pouvions vous en adresser un. Puis, grâce à ces appels téléphoniques, nous avons su que nous pouvions en envoyer un à M<sup>lle</sup> Sirpaul, ou je ne sais trop comment elle s'appelle, et que nous pouvions donc en adresser un exemplaire à vous et à elle-même pour être certains que vous recevriez le mémoire. Maintenant, je m'aperçois que notre nom figure deux fois à l'ordre du jour.

**Le président:** Je viens de le biffer, madame Pedersen.

**Mme Pedersen:** Ah, très bien.

**Une voix:** Nous voulions tout simplement éviter d'oublier quelqu'un, Marcella.

**Mme Pedersen:** C'est exact.

**M. C. Opheim (Syndicat national des cultivateurs, section 638):** Le Syndicat national des cultivateurs de Rose Valley fait partie de la section 638. Je ne sais pas comment il se fait qu'il a été inscrit là, mais je suppose que vous pouvez le biffer, également.

**Le président:** Merci, monsieur. Maintenant, revenons-nous à nos moutons. Je demanderais à chaque représentant ou représentante de s'identifier et de nous dire quel groupe il ou elle représente. Voulez-vous commencer, s'il vous plaît madame?

**Mme MaryAnn Hovdebo (section 616, Syndicat national des cultivateurs):** La section 616 se trouve au nord, près de Prince-Albert. Notre section englobe une partie des meilleures terres agricoles de la Saskatchewan. Notre section regroupe neuf petites villes et hameaux ainsi que les collectivités agricoles environnantes. Nos villes comptent sur le revenu agricole pour maintenir la viabilité de nos entreprises. J'aimerais parler des petites villes de la Saskatchewan et préciser quelle répercussion la perte du tarif du Nid-de-Corbeau aurait sur nous, en tant que cultivateurs et soutiens des petites villes.

Notre petite ville se nomme Birch Hills et elle compte une population d'environ 1,000 habitants. Un grand nombre de citoyens âgés sont venus habiter Birch Hills au moment de la retraite parce que cette ville avait un hôpital et une maison de repos. Le milieu des affaires dessert une grande région agricole qui borde la ville. D'après les prévisions du SNC, si l'on perdait le tarif du Nid-de-Corbeau et que nous devions payer les coûts de transport qui s'élèveraient à cinq fois celui du tarif, la ville de Birch Hills perdrait environ 1 million de dollars par année. Qu'est-ce que cela voudrait dire pour Birch Hills? La

## [Text]

buy new vehicles or furniture, or support restaurants or theatres.

Our hospital and school would also suffer, because farmers and business people would not be able to afford ever-increasing taxes. Our new provincial government cut our education grants this year and our education tax went up 17 mills in order to maintain our present standard of education.

If the Crow rate were to be abolished, we would not be able to afford such an increase. My husband and I farm about 2,000 acres. On an average year we will sell approximately 25 bushels to the acre, or 50,000 bushels of grain. If we would have to pay five times Crow, or 80¢ a bushel to move this grain, that is an additional \$40,000 expenses. Our farm could not afford that; it would no longer be viable. Our costs are so high, and our prices are so low right now, that we are not making a decent standard of living. By "decent", I mean being able to pay our bills and having \$15,000 for living. I do not think it is asking a lot for two people working full time to have a salary of \$15,000.

We do not have a bunch of new machinery nor are we able to take trips. We are trying to exist on the farm. A neighbour of ours who farms a smaller acreage, about 700 acres, estimates he would have to pay \$15,000 a year transportation costs. Another farmer who, with his father, farms about 2,200 acres, estimates their transportation costs would be about \$50,000.

These three examples are all of families who have been farming for over 10 years. We are probably considered more as established farmers rather than younger farmers just starting, but if the Crow rate is abolished, we would be finished.

What will happen to our farms? In order to try to survive, many of us would be forced to sell some of our land; and who will buy the land, and at what price? No other farmer will be able to afford the land because they he or she will not have the money to put up as capital. Do you want Saskatchewan to become large, corporate, farms? And what will happen to the people? Both my husband and I are professionals; we are both teachers. But where would we go to find a job? What will happen to the small town businessmen? Where will they relocate? And what will happen to our children and our senior citizens if there are no longer farmers able to pay taxes to support schools and hospitals?

This whole issue to me seems very scary. Right now our costs are so high, and our profits are so low, and the banks seem to be gaining more and more of the farms. It has become very strained and it looks something like the dirty '30s returning to us.

## [Translation]

plupart des entreprises disparaîtraient. Personne n'aurait d'argent pour acheter de nouveaux véhicules ou des meubles, ou faire vivre les restaurants et les cinémas.

Notre hôpital et notre école en subiraient le contrecoup, parce que les cultivateurs et les gens d'affaires ne seraient pas en mesure de supporter un fardeau fiscal qui irait en s'accroissant. Notre nouveau gouvernement provincial a fait des coupures dans les subventions à l'enseignement cette année et notre taxe scolaire a augmenté de 17 cents par mille dollars pour pouvoir conserver notre actuel niveau d'enseignement.

Si le tarif du Nid-de-Corbeau devait être aboli, nous ne serions pas en mesure de faire face à une telle augmentation. Mon mari et moi-même cultivons environ 2,000 acres. Nous vendons en moyenne chaque année 25 boisseaux par acre ou 50,000 boisseaux de céréales. Si nous devons payer cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, soit 80 cents le boisseau pour le transport des céréales, cela représenterait des dépenses supplémentaires de \$40,000. Et notre exploitation agricole ne pourrait faire face à ces dépenses; elle ne serait plus rentable. À l'heure actuelle, les coûts sont si élevés et les prix sont si faibles que nous ne pouvons même pas espérer atteindre un niveau de vie raisonnable. Par «raisonnable» je veux dire être en mesure de payer nos factures et de disposer de \$15,000 pour vivre. Je ne pense pas qu'il soit exagéré pour deux personnes qui travaillent à plein temps de toucher un salaire de \$15,000.

Nous n'avons pas beaucoup de machines nouvelles et nous ne sommes pas en mesure de faire des voyages. Nous tentons de subsister sur la ferme. Un de nos voisins qui cultive un moins grand nombre d'acres, environ 700 acres, a calculé qu'il lui faudrait payer \$15,000 par année en coûts de transport. Un autre agriculteur qui, avec son père, cultive environ 2,200 acres, estime que leurs coûts de transport s'élèveraient à environ \$50,000.

Ce sont là trois exemples de familles qui s'adonnent à l'agriculture depuis plus de 10 ans. On nous considère probablement comme des cultivateurs établis plutôt que de jeunes cultivateurs qui ne font que commencer dans la vie, mais si le tarif du Nid-de-Corbeau était aboli, ce serait la fin pour nous.

Que va-t-il arriver à nos fermes? Pour pouvoir survivre, nombre d'entre nous serions obligés de vendre une partie de nos terres mais qui achètera cette terre, et à quel prix? Aucun autre agriculteur ne serait en mesure d'acquérir la terre parce qu'il n'aurait pas la mise de fonds nécessaire. Est-ce que vous voulez que la Saskatchewan soit transformée en grande exploitation agricole? Et que va-t-il arriver aux gens? Mon mari et moi-même sommes des professionnels; nous sommes tous deux enseignants. Mais où pourrions-nous aller pour trouver un emploi? Qu'arrivera-t-il aux gens d'affaires des petites villes? Dans quelle autre localité pourraient-ils déménager? Et qu'arrivera-t-il à nos enfants et à nos citoyens âgés s'il n'y a plus de fermiers capables de payer la taxe foncière pour maintenir les écoles et les hôpitaux?

Toutes ces questions, il me semble, ont de quoi donner des frissons. À l'heure actuelle, nos coûts sont si élevés et nos bénéfices si faibles que les banques semblent acquérir de plus en plus de fermes. La situation devient très tendue et l'on a l'impression de voir réapparaître le marasme des années 30.



## [Texte]

In our area last year we had a very severe frost in August, and it totally destroyed our cash crop, canola. On our farm we probably lost \$50,000 between losing our canola crop and our wheat which was No. 3 feed. Right now, we are living on a line of credit hoping that, come fall, we are going to have a crop; we are going to be able to pay some of our bills. If the Crow rate were abolished, we would face a situation like that every year. Our farm would no longer exist.

• 1350

On behalf of Local 616, we would like to go on record as saying the Crow rate must be maintained. We must have a better transportation policy adopted and maintained for all of Canada.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Hovdebo. I now call on District 2, Local 620.

**M. Ernest Ross (National Farmers' Union, District 2, Region 6):** Thank you, Mr. Chairman.

Merci Maurice.

Il est toujours bon de voir nos compagnons de l'Est venir nous visiter, et nous souhaitons que vous allez prendre note de nos plaintes et par la suite faire des recommandations très sérieuses au gouvernement du jour.

Madame Éva Côté n'est pas là, peut-être que je pourrais revenir à elle plus tard, mais je voudrais dire que les femmes ont beaucoup d'intelligence et nous sommes contents qu'elle siège au Comité. Rolland Dion, bienvenue! Bienvenue aussi à Claude Tessier que j'ai eu l'occasion de rencontrer à Ottawa à l'époque où l'on faisait du lobbying et quand nous sommes allés avec les corneilles blanches. Il y en a d'autres que j'ai rencontrés aussi comme Henri Tousignant et bien d'autres.

Maintenant, je vais abandonner le français parce que presque tout le monde ici parle anglais; je vais donc continuer en anglais.

We of District 2, Region 6 of the NFU, which takes in south-central Saskatchewan south of the Keppel Valley between Sinteluta and Vanguard, Saskatchewan, which is about 200 miles long and about 150 miles deep, want to thank the committee for the opportunity of presenting our views in regard to the Crow rate and its proposed changes. We have done this many times before, but for the sake of dire necessity to keep statutory Crow rates non-negotiable, we are again at the task.

Let us emphasize that we are totally against the Pepin plan as proposed, because no matter what changes were made to introduce Bill C-155 in the House, the end results are still the same. By 1990, the western farmers will pay five to six times the Crow rates.

This position, Mr. Chairman, is untenable and unrealistic. Farmers cannot afford these kinds of rates as their product,

## [Traduction]

Dans notre région l'an dernier, il y a eu un gel très prononcé en août qui a complètement détruit notre culture commerciale de canola. La perte de notre culture commerciale et de notre culture de blé, qui était de catégorie 3, a entraîné pour notre exploitation agricole probablement une perte de \$50,000. À l'heure actuelle, nous vivons grâce à un crédit bancaire en espérant qu'à l'automne nous aurons une récolte qui nous permettra de rembourser une partie de nos dettes. Si le tarif du Nid-de-Corbeau était aboli, il nous faudrait faire face à une situation semblable chaque année. Notre exploitation agricole ne pourrait plus continuer d'exister.

Au nom de la section 616, nous aimerions déclarer que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être conservé. Une meilleure politique des transports doit être adoptée et conservée pour tout le Canada.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo. J'appelle maintenant le district 2, section 620.

**M. Ernest Ross (district 2, région 6 du Syndicat national des agriculteurs):** Merci, monsieur le président.

Thank you, Maurice.

It is always nice to see our eastern companions come to visit us, and we hope that you will note our complaints and later on make some serious recommendations to the government of the moment.

Mrs. Eva Côté is not here, maybe I could get back to her later, but I would like to say that women are very intelligent and we are glad that she is on the committee. Rolland Dion, welcome! And welcome to Claude Tessier whom I have met before in Ottawa at the time where we did some lobbying and when we went with "the white crows". There are others I have met before also, such as Henri Tousignant and many others.

Now, I will give up French since almost everybody here speaks English; I will go on in English then.

Nous du district 2 de la région 6 du SNC, qui comprend le centre-sud de la Saskatchewan, au sud de la vallée Keppel, entre Sinteluta et Vanguard (Saskatchewan), soit environ 200 milles le long sur 150 milles de profond, nous tenons à remercier le Comité de nous avoir donné la chance de présenter notre opinion au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau et des modifications qui y sont proposées. Nous l'avons déjà fait bien des fois, mais parce qu'il est nécessaire que le tarif du Nid-de-Corbeau demeure non négociable, nous le faisons à nouveau.

Nous aimerions insister sur le fait que nous nous opposons absolument au plan Pepin sous sa forme actuelle parce que peu importe quels changements ont été apportés pour présenter le projet de loi C-155 devant la Chambre, les résultats sont les mêmes. D'ici 1990, les cultivateurs de l'Ouest paieront cinq ou six fois plus cher que les tarifs du Nid-de-Corbeau.

Cette thèse, monsieur le président, est insoutenable et irréaliste. Les cultivateurs ne peuvent pas se permettre de

## [Text]

grain, is priced on the international market, and we are landlocked and farm inputs are priced continentally or nationally. The cost will be too harsh to endure and many farmers will be driven off the land.

The hon. Jean-Luc Pepin, in 1980, shortly after his appointment to the Transport portfolio, said at a Regina meeting that he had a mission in life and that mission was to end the Crownest Pass freight rates. "And I am going to do it," he asserted.

This, to us, is an obsession and not a statement that meets the needs of our nation to preserve unity. It is a statement fraught with bias, especially in view of the historical facts.

The Crow rate was, in 1897, a necessity for Canadian unity. It still is. Nothing has changed the Canadian geography. Geography has not changed at all. The only thing that has changed or increased is the intention and the purpose of those who stand to profit immensely by changing the statutory rates.

In *How Ottawa Spends our Tax Dollars*, the strategy followed by the minister is outlined. I quote:

It must be remembered that there was no ringing cry emanating from western indigenous groups to solve the Crow issue. While some farm groups did recognize that the current level of subsidies for farmers could not continue, they were not clamouring for change. To gain a western-based constituency interested in changing the Crow, our government had to create one, or at least encourage it to come out of the political underbrush. This was in line with the general Liberal strategy to build direct bridges with indigenous western groups and to skirt provincial governments. The principal constituency that helped carry the Liberal message was a broad umbrella of about 60 resource-based companies . . .

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Ross. I have to interrupt you. That banner must be removed, now.

**Mr.E. Ross:** Which banner?

**Unidentified speaker:** We wanted to present a brief and you did not let us, so . . .

**The Chairman:** Order. The committee will not proceed as long as that banner is displayed.

**Unidentified speaker:** I damn well hope you do not proceed with what you are trying to do!

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, it is my responsibility to follow the rules of Parliament. That is my primary responsibility as chairman of this committee. My main role is to see that the rights and privileges of not only the members of the committee, but also those of the witnesses appearing before the committee, are protected.

## [Translation]

payer ce genre de tarifs puisque le prix de leur produit, le grain, est fixé sur le marché international, que nous sommes entourés de terre et que le prix des fournitures agricoles est établi à l'échelle du continent ou du pays. Les coûts seront trop élevés et bon nombre de cultivateurs devront quitter la terre.

En 1980, peu après sa nomination au portefeuille des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin a déclaré, lors d'une réunion tenue à Regina, qu'il avait une mission dans la vie et c'était de mettre fin au tarif de transport du Nid-de-Corbeau. «Et je vais le faire», a-t-il affirmé.

A notre avis, il s'agit plutôt d'une obsession et non d'une déclaration qui réponde aux besoins de notre pays en matière d'unité nationale. C'est une déclaration chargée de parti pris, compte tenu surtout des faits historiques.

En 1897, le tarif du Nid-de-Corbeau était nécessaire à l'unité canadienne. Il l'est toujours. La géographie canadienne n'a pas changé. La géographie n'a pas changé du tout. La seule chose qui a changé ou augmenté, c'est l'intention et le but de ceux qui profiteraient énormément de la modification des tarifs prévus dans la loi.

La stratégie suivie par le ministre est décrite dans *How Ottawa Spends our Tax Dollars*. J'en cite un extrait:

Il ne faut pas oublier que les groupes indigènes de l'Ouest n'ont pas poussé de grands cris pour que soit réglée la question du Nid-de-Corbeau. Même si certains groupes agricoles ont reconnu que le niveau actuel des subventions versées aux agriculteurs ne pouvait pas demeurer le même, ils n'ont pas réclamé de changements à cor et à cri. Pour obtenir une circonscription de l'Ouest désireuse de modifier le Nid-de-Corbeau, notre gouvernement a dû en créer une ou du moins l'encourager à sortir des sous-bois politiques. Cette décision était conforme avec la stratégie générale des Libéraux selon laquelle ils voulaient construire des points directs avec les groupes indigènes de l'Ouest et éviter les gouvernements provinciaux. La principale circonscription qui a aidé à porter le message libéral était constituée d'un large éventail d'environ soixante compagnies fondées sur les ressources naturelles . . .

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Ross. Je dois vous interrompre. Cette bannière doit être enlevée, tout de suite.

**M. E. Ross:** Quelle bannière?

**Une voix:** Nous voulions présenter un mémoire et vous avez refusé, alors . . .

**Le président:** À l'ordre. Le Comité ne poursuivra pas la séance tant que la bannière est en place.

**Une voix:** J'espère bien que vous ne poursuivrez pas ce que vous essayez de faire!

**Le président:** Mesdames et messieurs, c'est mon rôle de suivre les règles du Parlement. C'est mon rôle premier en tant que président de ce Comité. Je dois surtout m'assurer que les droits et privilèges, non seulement des membres du Comité mais aussi des personnes qui témoignent devant le Comité, sont protégés.



## [Texte]

The rules of Parliament strictly forbid any kind of demonstration in committee rooms. Those are not my rules. Those are the rules I have to follow.

I remind those who are now delaying the proceedings that the longer they are delayed, the fewer people will be heard. That is not in the interests of those who wish to be heard.

If the gentleman who is responsible for putting that banner up, who says he asked to be heard and could not be heard, will see the Clerk of the Committee, we will try to arrange that he be heard the same as we have for everybody else.

**Unidentified speaker:** Well, then I will take it down. Okay?

**The Chairman:** Fair enough. Thank you.

**Unidentified speaker:** I do not trust you, but we will take it down.

**The Chairman:** Sir, I will have one of our clerks see you and we will arrange . . .

**Unidentified speaker:** That is what people told me when I was phoning Ottawa, and no . . .

**The Chairman:** Well, I am telling you now, and it will be done. My clerk will come and see you immediately, sir. I thank you for your co-operation.

I excuse myself for interrupting you, Mr. Ross, and I would ask you to proceed with your presentation, please.

**Mr. E. Ross:** Thank you very much. You cut it a little bit in half, but I guess you had to do what you had to do. Thank you, Maurice.

The principal constituency that helped carry the Liberal message was a broad umbrella of about 60 resource-based companies including companies in the agri-food industry who would benefit most from a breakthrough in the Crow issue.

The Canadian railways, especially the CPR, were built to keep Canada united and for the flow of goods and grain from east to west and vice versa. The railways are vital to Canada's survival. The statutory Crow rates were put in place to facilitate that flow. Introduce variable rates and the flow of commerce and grain will eventually all go from north to south. This was explained a while back by Mr. Strain. The control of our grain industry will then be in the hands of the grain merchants, who will by then have eliminated the effectiveness of the Canadian Wheat Board, which has served the Canadian farmers well.

• 1400

This game of "kill the Crow" is a game for control of the agricultural industry in the west. The play will adversely affect our whole nation.

It was not an accident that Mr. Gilson was appointed to make recommendations for Crow changes. He is one of the

## [Traduction]

Les règles du Parlement interdisent formellement toute forme de démonstration dans les salles des comités. Ce ne sont pas mes règles. Ce sont les règles que je dois suivre.

Je veux rappeler à ceux qui retardent maintenant les délibérations que plus ils les retardent, moins de témoins seront entendus. Cela n'est pas dans l'intérêt de ceux qui veulent être entendus.

Si le monsieur qui a installé cette bannière et qui dit avoir demandé à être entendu et ne pas avoir pu le faire veut bien voir le greffier du Comité, nous essaierons de faire des arrangements pour qu'il soit entendu comme nous l'avons fait pour tous les autres.

**Une voix:** Eh bien! dans ce cas, je vais l'enlever. D'accord?

**Le président:** Très bien. Merci.

**Une voix:** Je ne vous fais pas confiance mais nous allons l'enlever.

**Le président:** Monsieur, je vais envoyer un de nos commis vous voir et nous arrangerons . . .

**Une voix:** C'est ce que les gens me disaient quand j'appelais à Ottawa et aucun . . .

**Le président:** Eh bien! Je vous le dis maintenant et ce sera fait. Mon commis viendra vous voir immédiatement monsieur. Je vous remercie de votre collaboration.

Je m'excuse de vous avoir interrompu, monsieur Ross et je vous demande de continuer votre exposé, s'il vous plaît.

**M. E. Ross:** Merci beaucoup. Vous avez coupé un bout au milieu, mais je suppose que vous deviez faire ce que vous deviez faire. Merci, Maurice.

La principale circonscription qui a aidé à porter le message libéral était constitué d'un large éventail d'environ soixante compagnies fondées sur les ressources naturelles y compris l'industrie agro-alimentaire qui profiterait le plus d'une solution de la question du Nid-de-Corbeau.

Les chemins de fer canadiens, en particulier le CP, furent construits afin de cimenter l'unité du Canada et de permettre la circulation des biens et du blé entre l'est et l'ouest, dans les deux sens. Les chemins de fer sont un élément essentiel à la survie du Canada. Le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau a été établi dans le but de promouvoir cette circulation. Il suffirait d'introduire des tarifs variables pour que la circulation des biens et du blé se fasse exclusivement dans un axe nord-sud. C'est ce que M. Strain a déjà expliqué, il y a un moment. Notre industrie du grain sera alors contrôlée par les vendeurs de grain qui auront réussi à rendre inefficace la Commission canadienne du blé, pourtant utile jusqu'à maintenant pour les fermiers canadiens.

Cette tactique d'«abolition du tarif du Nid-de-Corbeau» est essentiellement une tentative de mainmise sur l'industrie agricole de l'Ouest. Elle entraînera des effets désastreux dans tout le pays.

Ce n'est pas un effet du hasard que M. Gilson ait été chargé de recommander des modifications à apporter au tarif du Nid-

## [Text]

authors of the task force on agriculture released in December 1969. I have the abridgment here. This report states that two-thirds of the farmers will be eliminated by 1990—this dovetails with the 1990 objective in this task force—and that the remaining one-third of the farmers will be integrated with agri-business. Mr. Gilson accepts those trends. How biased can one get?

The demise of the Crow rate will be the final blow to hundreds of rural communities. Farm bankruptcies will be high, as is the case of the maritime farmers who lost their maritime freight rate agreement and were unable to survive. The transportation rates have quadrupled in 10 years in New Brunswick, and I can back that up because I was in New Brunswick twice helping the farmers with their problems trying to get some of them organized, and many of my friends from 1969 to 1979 have disappeared from the farms. They cannot sell their land, and who buys it but Irving and the McCain brothers.

The price-cost factor will go hard on small producers. Added freight costs are costs which will add nothing to the productive capability of the farm. Other costs, such as machinery and fertilizer, etc., at least show a return on capital investments or increased production. As these prices increased so did our production and we were able at least to stay in business. Some did not, but the majority did.

An added cost like freight will only serve to drive small units out of business while concentrating the productive capabilities in the hands of few producers. We will arrive at a point where units are large enough to have individual impacts on the marketplace. This will serve to destroy the perfect competition that now exists among farmers where they do not compete with each other but in the international market. This will result in a higher food cost to the consumer, a lower price per unit return to the producer and the eventual monopolization of the food industry by a few agri-business industries. Here I cite McCain's in the Maritimes as a small example of what we might face in our future economy.

As an example, my sons and I, if there is a change in the Crow, five times the Crow, by 1990 will pay approximately \$12,000 more yearly for transportation costs. This is up from the \$3,000 that we now pay to \$15,000. Saskatchewan, using the 1980 and 1981 deliveries at 22¢ provincial average per hundredweight volume shipped, and the volume that was shipped was 14,084,000 tonnes, would lose \$275,507,000. Our district in south central Saskatchewan would lose approximately \$34 million. This is ridiculous. It is a forced transfer from the farmers' pockets directly into the coffers of the railways bypassing the communities.

## [Translation]

de-Corbeau. Il était l'un des membres du groupe de travail sur l'agriculture qui a publié un rapport en décembre 1969. J'ai un résumé de ce rapport. On affirme dans le présent rapport que les deux tiers des fermiers seront éliminés en 1990... cela correspond à l'objectif fixé pour 1990 par le groupe de travail... et que le dernier tiers des fermiers s'intégreront à l'industrie agro-alimentaire. M. Gilson accepte ces tendances. Comment peut-il être impartial?

L'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau sera le coup de grâce de centaines de collectivités rurales. Il y aura un fort taux de faillite chez les fermiers, tout comme dans le cas des fermiers des Maritimes lorsqu'ils ont perdu leur entente sur le tarif de transport maritime et qu'ils n'ont pu survivre. Les tarifs de transport ont quadruplé en dix ans au Nouveau-Brunswick, et je puis certifier ce que j'avance puisque je me suis rendu par deux fois au Nouveau-Brunswick afin d'aider les fermiers à résoudre leurs problèmes et à s'organiser. Bon nombre de mes amis des années 1969 à 1979 ont abandonné l'agriculture. Ils ne peuvent vendre leurs terres à d'autres qu'Irving et la société McCain Brothers.

Le rapport prix-coûts frappera durement les petits producteurs. La majoration des coûts du transport n'apporte rien à la capacité de production de la ferme. D'autres coûts, notamment ceux liés à l'achat de matériel et d'engrais, apportent au moins un rendement en échange de l'immobilisation ou un accroissement de la production. Notre production a suivi la courbe d'augmentation de ces prix, de sorte que nous avons pu survivre, au moins la majorité d'entre nous, à quelques exceptions près.

Une augmentation des coûts du transport ne fera que sonner le glas des petites entreprises et concentrer tous les moyens de production aux mains d'un groupe restreint de producteurs. Nous en arriverons à une situation où les unités de production seront assez importantes pour exercer une influence distincte sur le marché. Ce sera la destruction de la concurrence actuelle entre les fermiers qui ne se livrent pas la guerre entre eux, mais qui se concurrencent sur le marché international. Cela entraînera une hausse du prix des aliments pour le consommateur, une réduction du rendement pour le producteur et, éventuellement, une monopolisation de l'industrie de l'alimentation par un groupe restreint de sociétés agro-alimentaires. Je cite ici la société McCain's à titre indicatif de ce que peut nous réserver l'économie de l'avenir.

A titre d'exemple, en 1990, nous devons, mes fils et moi, payer environ 12,000 dollars de plus en coûts du transport annuels si les modifications sont apportées au tarif du Nid-de-Corbeau et si celui-ci est majoré cinq fois. Nous passerons de 3,000 dollars que nous versions actuellement à 15,000 dollars à ce moment-là. Si l'on se fonde sur les livraisons de 1980 et de 1981, totalisant 14,084,000 tonnes, au taux provincial moyen de 22 cents par 100 livres transportées, la Saskatchewan perdrait 275,507,000 dollars. Notre district du centre sud de la Saskatchewan perdrait environ 34 millions de dollars. C'est ridicule. C'est forcer le fermier à s'appauvrir pour enrichir directement les sociétés de chemins de fer sans tenir compte des collectivités.



## [Texte]

Western farmers pay freight both ways for shipping their products and buying inputs. The present Crow rate is the only protection left to producers. It must remain statutory.

Western farmers paid \$131 million to move export grain under the Crow rate in the crop year 1981-1982. This grain in turn contributed \$6.3 billion in the balance of trade. Forty per cent of the balance of trade is earned through cereal grains and oil seeds. This is a fair contribution to the Canadian economy.

We cannot afford to pay more. The government and the railways have a responsibility, an obligation, to ensure an adequate grain transportation system.

Here I interject to mention something of the past. The railway system in Canada was first started and planned in the year 1875. It was planned to start with for a public utility. Alexander Mackenzie, the Liberal Leader at the time, debated the question in the House; he did not win the election. He was for a public system even though it would take five more years down the road. Why does our government of the same party now make an about-turn? Why? If it was good at that time for Alexander Mackenzie, it is good for us now. The geography of this country has not changed a bit. Seven hundred and sixteen miles of rails were built by the public before the then-Prime Minister Mr. Macdonald turned the whole caboodle over to the private monopoly. They should have had a bigger debate for a longer time and got it right and going for the people. Public funds were used, moneys and lands, and it became a private monopoly. We are at the same crossroads today.

This action of destroying the Crow rate is not only national but international in scope, and it is figured to cut the pie by the international monopolies. The reason is sales and trade control by the multinationals, who will blend our wheat with American wheat and sell it abroad through the New Orleans area or the south waterways and also supply us with inputs directly from the south. It is the ultimate corporate control.

Let us get off the bandwagon and be Canadians, not to be in a hurry but be Canadians and assert ourselves and make sure that we can keep what our forefathers got for us and we can go on farming—because for the next generation on the mortgaged land there are going to be real, real problems, and they will hit not only me but every politician and every civil servant in this country.

In closing, the western farmers reject the Pepin plan not because it is Mr. Pepin or anybody else but because it is not right—or any other plan that removes the statutory Crow rates for grain transportation. There is no consensus for a change in

## [Traduction]

Les fermiers de l'Ouest paient des frais de transport dans les deux sens, lorsqu'ils expédient leurs produits et qu'ils achètent des biens. Le tarif actuel du Nid-de-Corbeau est la seule protection qui reste aux producteurs. Il doit être maintenu dans sa forme statutaire actuelle.

Les fermiers de l'Ouest ont payé 131 millions de dollars pour expédier du grain destiné à l'exportation selon le tarif du Nid-de-Corbeau au cours de la campagne agricole 1981-1982. Ce grain a rapporté 6,3 milliards de dollars dans la balance commerciale. Quarante p. 100 de la balance commerciale provient des céréales et des graines oléagineuses. C'est là une honnête contribution à l'économie canadienne.

Nous n'avons pas les moyens de payer plus cher. Le gouvernement et les sociétés de chemins de fer ont la responsabilité et l'obligation de maintenir un système adéquat de transport du grain.

J'aimerais maintenant faire un bref retour historique. Le système ferroviaire du Canada a été conçu et entrepris en 1875. Il a tout d'abord été conçu comme un service public. Alexander Mackenzie, le chef libéral de l'époque, a étudié la question en Chambre. Il n'a pas remporté les élections. Il était en faveur d'un système public même si cela devait prendre cinq ans de plus à établir. Pourquoi notre gouvernement actuel, qui appartient au même parti politique, fait-il maintenant volte-face? Pourquoi? Si c'était bon du temps d'Alexander Mackenzie, c'est bon pour nous maintenant. La géographie de notre pays n'a pas du tout changé. Sept cent seize milles de voies ferrées avaient été construites par le public avant que M. Macdonald, le premier ministre d'alors, ne remette toute l'affaire au monopole privé. Il aurait fallu un débat plus serré et plus long pour bien étudier la question et la régler au profit de la nation. Il y a eu apport de fonds publics, d'argent et de terres et le tout est devenu un monopole privé. Nous sommes confrontés au même problème aujourd'hui.

Cette démarche visant à abolir le tarif du Nid-de-Corbeau ne se situe pas uniquement à l'échelle nationale, mais elle a des implications internationales. Elle est conçue pour permettre aux monopoles internationaux de se partager le gâteau. On cherche à accorder le contrôle des ventes et du commerce aux multinationales, qui mélangeront notre blé au blé américain et qui le vendront à l'étranger à partir de la région de la Nouvelle-Orléans ou des voies navigables du sud et qui nous fourniront directement les biens en provenance du sud. C'est le contrôle parfait par les grandes sociétés.

Il est temps de quitter cette galère et d'être des Canadiens. Ne nous dépêchons pas, mais agissons en Canadiens, affirmions-nous et assurons-nous que nous pouvons conserver ce que nos ancêtres nous ont légué, et que nous pouvons continuer à faire de l'agriculture... autrement, il y aura pour la génération montante, sur les terres hypothéquées, des problèmes réels qui ne se limiteront pas à moi, mais qui frapperont également tout homme politique et tout fonctionnaire de notre pays.

En conclusion, les fermiers de l'Ouest rejettent le plan Pepin, non parce qu'il provient de M. Pepin ou de qui que ce soit, mais tout simplement parce qu'il n'est pas adéquat... comme tout autre plan qui viserait à abolir le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau en matière de transport du grain. Il

## [Text]

western Canada, but there is a grass-roots consensus to keep the present statutory Crow rate non-negotiable.

I have an exhibit. It is a survey that was taken in February 1981. I will not read it all because our members know about it, but 1,175 farmers were surveyed and the position was put clear: whether they would go for the Coalition position, which wanted some amendment to the Crow, or the WAC, the Western Agricultural Conference, or the retentionists.

• 1410

Here is what happened: It was all done from door to door, and 79.9% favoured retaining the Crow, nationalizing the CPR, and operating both railways as a public utility. Another 51 favoured simply retaining the Crow.

I want to mention that I was in a few countries in Europe, and all the railways are publicly owned. I was in China last year for 45 days to talk about agricultural issues, and out there they do not need any money to punch a hole through the mountains; they have tunnels galore, and their pay is not very high. Why do they wait to change the Crow to put a hole in Mount MacDonald? We do not need it; we do not need that. All we need is using social aspects and our government putting some money and taking some equity. The railways then will have to go to work.

In August 1981, the three prairie pools commissioned a telephone survey to gauge farm opinion. The question on freight rates was put this way:

It is time that the freight rates were increased to give the railways incentive to improve the system.

Of the 94% that had an opinion across the Prairies, 53% either disagreed or strongly disagreed with the statement. In Saskatchewan, of 94% who had an opinion, 65% disagreed, most of whom strongly disagreed. In other words, they disagreed that it was time to raise the rates.

In conclusion, to improve the railway system, which the rail companies have failed to do because they have put money elsewhere—they took the money from transportation and stuck it into many other sectors, which I am not going to talk about here because you all know them—we recommend the following points: first, that the government would drop Bill C-155; second, that the government keep the present statutory rates non-negotiable; third, that the government Crow rate be extended to all other crops and immediate products, because the more crops you get in there the more production you are going to have—of course you have to look at the international market, but that can be worked out between governments; that the government invest reasonable sums yearly in the system;

## [Translation]

n'existe aucun consensus sur les modifications dans l'Ouest canadien, mais il y a un consensus de base sur le maintien de l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau à l'égard duquel il ne peut y avoir de négociations.

J'ai en main un document. Il s'agit d'un sondage effectué en février 1981. Je n'en ferai pas la lecture puisque nos membres le connaissent, mais on a rejoint 1,175 fermiers et le choix était clair: on leur demandait s'ils adopteraient la position de la coalition qui voulait des modifications au tarif du Nid-de-Corbeau, ou celle de la WAC, la *Western Agricultural Conference*, ou de ceux qui voulaient maintenir le tarif actuel.

Voici ce qui est arrivé: Nous avons passé le questionnaire de porte en porte, et 79.9 p. 100 des répondants étaient d'avis qu'il fallait conserver le taux du Nid-de-Corbeau, nationaliser CP et exploiter conjointement les deux chemins de fer à titre de service public. Un autre groupe de 51 répondants estimait qu'il fallait simplement conserver le taux du Nid-de-Corbeau.

J'aimerais souligner que j'ai visité quelques pays de l'Europe où tous les chemins de fer appartiennent à la collectivité. L'année passée, j'ai parcouru la Chine pendant 45 jours pour parler agriculture, et là-bas, ils n'ont pas besoin d'argent pour creuser un trou dans les montagnes. Ils ont des tunnels en abondance et leurs salaires ne sont pas très élevés. Pourquoi attendent-ils que le taux du Nid-de-Corbeau soit modifié pour faire un trou dans le Mont MacDonald? Nous n'en n'avons pas besoin. Mettre en évidence les aspects sociaux, faire en sorte que notre gouvernement investisse et participe dans une certaine mesure, voilà tout ce qu'il nous faut. Les chemins de fer n'auront plus qu'à se mettre au travail.

En août 1981, les pools des trois provinces des Prairies ont commandé un sondage téléphonique pour évaluer l'opinion des fermiers. La question relative au tarif marchandises était la suivante:

Est-il opportun d'augmenter le tarif marchandises pour inciter les chemins de fer à améliorer le système?

Des 94 p. 100 qui avaient une opinion dans les Prairies, 53 p. 100 étaient soit en désaccord, soit en désaccord profond avec cet énoncé. En Saskatchewan, des 94 p. 100 qui avaient une opinion, 65 p. 100 étaient en désaccord et la plupart d'entre eux étaient en désaccord profond. En d'autres termes, ils ne pensaient pas qu'il était opportun d'augmenter le tarif.

En conclusion, pour améliorer le système ferroviaire, ce que les compagnies de chemins de fer n'ont pas fait parce qu'elles ont investi ailleurs; elles ont pris les fonds qui provenaient du transport et les ont injectés dans d'autres secteurs, mais je n'aborderai pas ce problème ici parce que vous le connaissez tous. Voici donc nos propositions: D'abord, que le gouvernement abandonne le Bill C-155; ensuite, que le gouvernement conserve au tarif législatif actuel son caractère non négociable; troisièmement, que le tarif gouvernemental du Nid-de-Corbeau s'applique à toutes les autres récoltes et à leurs produits connexes, parce que plus il y aura de récoltes, plus grande sera la production, bien sûr, il faut envisager le marché international, mais les gouvernements peuvent s'en charger;



[Texte]

that our government take equity for such investment; that the railways be made to guarantee service and performance; and finally, taking all these points into consideration, that the final recommendation will eventually have to be that the government will have to nationalize the rails, because all other countries but the United States have public systems.

Thank you very much, Mr. Chairman, for letting me present the District 2, Region 6 brief.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ross. The next gentleman, please.

**Mr. Rene Ross (Local 620, Region 6, National Farmers' Union):** I am Rene Ross, Local 620, District 2, Region 6, Saskatchewan.

**The Chairman:** Mr. Ross, Just a moment now. Are you with the same group as Ernest Ross?

**Mr. R. Ross:** He is for District 2 and I am presenting it for the local. I am not going to read the entire brief, just make some points, because there are similarities.

**The Chairman:** All right; proceed please.

**Mr. R. Ross:** First, Local 620 represents 120 family units in six rural municipalities of the south-central region of Saskatchewan. We feel it is very important to let you know our view on Bill C-155 because of its far-reaching social and economic implications.

The National Farmers' Union has consistently stated that the Crow rate is non-negotiable, and we believe this remains the view of the vast majority of producers. On a survey that was conducted of 1,175 farmers in the south-central portion of the province, 79.8% were in favour of retaining the Crow rate statute as is and in favour of nationalizing the railroads. This does not mean that we believe the railroads do not need to be upgraded, but rather that Crow retention is not detrimental to railroad revitalization.

It has been constantly reported in the media that farmers do not want to pay more. This gives the impression that farmers are stubborn and have a shallow understanding of the situation. The contrary is that the NFU has always defended the Crow as a community and a national issue. What we are opposed to is a direct cash transfer from the farmer to the railways, bypassing the communities. The word "economy" means the circulation of economic benefits, not the total annihilation of them.

Mr. Pepin stated that the Crow rate is the last standing barrier preventing railway construction. Let us look at some statistics from Statistics Canada.

CP traffic west of Vancouver in 1965 was 2.9 million tonnes, or 43.3% of the traffic. In 1980 it was 4.2 million tonnes, but only 18.2% of the traffic. Projections for 1990 are that the

[Traduction]

que le gouvernement investisse des sommes raisonnables chaque année dans le système; que notre gouvernement obtienne un titre de participation pour cet investissement; que les chemins de fer soient tenus de garantir le service et leur rendement; et enfin, compte tenu de tous ces points, que le gouvernement rationalise éventuellement les chemins de fer parce que c'est la solution dans tous les pays sauf les États-Unis.

Merci beaucoup, monsieur le président, de m'avoir permis de présenter le mémoire di district 2, région 6.

**Le président:** Merci, monsieur Ross. Au suivant de ces messieurs, je vous prie.

**M. Rene Ross (local 620, région 6, National Farmers' Union):** Je suis Rene Ross, local 620, district 2, région 6, Saskatchewan.

**Le président:** Monsieur Ross, un instant. Faites-vous partie du groupe de Ernest Ross?

**M. R. Ross:** Il a présenté le mémoire du district 2, alors que dans mon cas, c'est celui du local. Je ne lirai pas tout le mémoire. Je me bornerai à faire quelques observations car les deux mémoires présentent des similitudes.

**Le président:** Très bien. Poursuivez, je vous prie.

**M. R. Ross:** D'abord, le local 620 représente 120 familles de six municipalités rurales de la région du centre-sud de la Saskatchewan. Nous pensons qu'il est très important de vous faire part de notre point de vue sur le Bill C-155 en raison de ses répercussions considérables sur le plan social et économique.

La *National Farmers' Union* a toujours été d'avis que le taux du Nid-de-Corbeau devait demeurer non négociable, et nous pensons que ce point de vue est encore partagé par la grande majorité des producteurs. Au cours d'un sondage pour lequel 1,175 fermiers du centre-sud de la province ont été interrogés, 79.8 p. 100 était d'avis qu'il ne fallait pas modifier la loi relative au taux du Nid-de-Corbeau et qu'une rationalisation des chemins de fer s'imposait. Cela ne veut pas dire que nous pensions que les chemins de fer n'ont pas besoin d'être améliorés, mais plutôt que le fait de conserver le taux du Nid-de-Corbeau ne nuira pas à la revitalisation des chemins de fer.

Les media rapportent constamment que les fermiers ne veulent pas payer davantage. Ils donnent l'impression que les fermiers sont entêtés et qu'ils ne comprennent que superficiellement la situation. Au contraire, ne N.F.U. a toujours défendu le taux du Nid-de-Corbeau car il s'agit d'une question d'intérêt national et collectif. Ce à quoi nous nous opposons, c'est à un transfert direct d'argent du fermier aux chemins de fer, sans passer par les collectivités. Le mot «économie» signifie la circulation des bénéfices économiques et non leur suppression.

M. Pepin a déclaré que le taux du Nid-de-Corbeau est le dernier obstacle à la construction ferroviaire. Voyons quelques statistiques tirées de Statistique Canada.

Le trafic de CP à l'ouest de Vancouver en 1965 atteignait 2.9 millions de tonnes ou 43.3 p. 100 du trafic. En 1980, il s'élevait à 4.2 millions de tonnes mais ne représentait plus que

## [Text]

haul will be 5 million tonnes, but only 11.1% of the traffic. How can such a small percentage of traffic be such a cost burden to the system? CP has just recently bought Dominion Bridge for \$1 billion, but cannot afford the present Crow rate.

Mr. Pepin stated the railways must be properly compensated for providing a service. What is and who decides proper compensation? It is our view that the railways have been more than compensated by land grants upon which cities were built, coal lease lands, money grants, etc.

It is a well-documented fact that CPR has built a corporate empire from land grants and concessions given to it by the Canadian people in return for hauling grain at the Crow rate perpetually. These corporate enterprises cannot be separated in reality, although they have been separated technically into CP Limited and CP Investments. Such profits are rendered from these enterprises as to make supposed losses on grain transportation negligible.

It is our firm opinion that if Crowsnest Pass freight rates are changed, all land grants and concessions—i.e., CP Limited and CP Investments—should become the property of the Canadian people without compensation.

Changes to the Crow rate will only accelerate the consolidation of farms into larger units and cause further destruction of rural communities. This would result in the erosion of the competitive position that western farmers now have on the international market.

Another major concern is that the variable rates, if they are adopted, can change the entire map of the province and grain movement can be rerouted to the south. We feel this is continentalism and is not in the interests of Canada.

There is no benefit in Bill C-155 for farmers or the Canadian people. The only benefactors of this proposal are the railways, and the price to pay for their contentment is far too great.

I would like to thank the committee for listening to this.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ross. The next gentleman, please.

**Mr. Gordon Hamblin (Local 625, National Farmers' Union):** Mr. Chairman, members of the Transport committee, and other members of Parliament, we extend our appreciation for having the opportunity to present our concerns regarding Bill C-155.

The boundaries of our NFU local take in the towns and surrounding areas of MacLean, Edgely, Qu'Appelle, Indian Head and Sintaluta, which are located 25 miles east of Regina. Our communities' economy is almost entirely agriculture

## [Translation]

18.2 p. 100 du trafic. Les prévisions pour 1990 indiquent que 5 millions de tonnes de marchandises seront transportées, ce qui correspondra à seulement 11.1 p. 100 du trafic. Comment un si petit pourcentage du trafic peut-il constituer un tel fardeau financier pour le système? CP vient de faire l'acquisition de *Dominion Bridge* pour un milliard de dollars mais ne peut se permettre le taux actuel du Nid-de-Corbeau.

M. Pepin a déclaré que les chemins de fer devaient recevoir une juste compensation pour les services qu'ils rendent. Qu'est-ce qu'une juste compensation et qui la définira? À notre avis, les chemins de fer ont été plus que compensés par l'octroi de terres sur lesquelles sont construites des villes à titre de subvention, ou de terres houillères cédées à bail, ou de subventions en argent, etc . . .

Il a été prouvé, de nombreux documents à l'appui, que CP a érigé un empire commercial en se servant des terres qui lui ont été octroyées à titre de subvention et des concessions accordées par les Canadiens pour transporter perpétuellement le grain au taux du Nid-de-Corbeau. Ces entreprises ne peuvent être séparées en réalité de CP, bien qu'elles l'aient été techniquement car il y a *CP Limited* et *CP Investments*. Les profits réalisés par ces entreprises sont censés rendre négligeables les pertes causées par le transport du grain.

Nous croyons fermement que si le tarif marchandises de la Passe du Nid-de-Corbeau est modifié, toutes les terres octroyées à titre de subventions et toutes les concessions, c'est-à-dire *CP Limited* et *CP Investments*, devraient devenir la propriété des Canadiens sans qu'une compensation ne soit versée à la compagnie de chemins de fer.

La modification du tarif du Nid-de-Corbeau ne fera qu'accélérer la concentration des fermes et détruira encore davantage les collectivités rurales. La situation concurrentielle actuelle des fermiers de l'Ouest sur le marché international sera de ce fait érodée, des taux variables.

S'ils sont adoptés, ils peuvent changer toute la carte de la province et le mouvement du grain peut être débourné vers le sud. Nous pensons que c'est du continentalisme et que cela est contraire aux intérêts du Canada.

Ni les fermiers ni les Canadiens ne bénéficieront du Bill C-155. Les seuls bénéficiaires de ce projet de loi sont les chemins de fer, et le prix à payer pour les contenter est beaucoup trop élevé.

J'aimerais remercier le Comité d'avoir bien voulu nous entendre.

**Le président:** Merci, monsieur Ross. Au suivant de ces messieurs, je vous prie.

**M. Gordon Hamblin (local 625, National Farmers' Union):** Monsieur le président, membres du Comité des transports, et autres membres du Parlement, nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer nos préoccupations au sujet du Bill C-155.

Le local de la N.F.U. que nous représentons a pour limites les villes de MacLean, Edgely, Qu'Appelle, Indian Head et Sintaluta, ainsi que les régions avoisinantes, qui sont situées à 25 milles à l'est de Regina. L'économie de nos collectivités



## [Texte]

based. Grain production is the major source of our farm income, although dairy and livestock are also important contributors.

• 1420

Our feeling is that time limited to the committee to comprise its report to the federal government is too short. Another point I would like the committee to keep in mind is, if Bill C-155 is implemented how will our younger agriculture-minded people be able to get into farming to continue the growing of cheap food for all Canadians?

We have shortened our brief as much as possible and it must be read in its entirety to get the value of this brief.

The farmer's dilemma. Our economic recession or depression, in which Canada has been caught in the last number of years, is tightening its grip on the nation's farm. High interest rates and inflation have taken their toll. Livestock prices are low and grain prices are still declining.

To illustrate this point we calculated our farm costs and returns on an acreage basis for grain production in our soil zone. Our results show that, on average, grain producers are barely breaking even. We have a table attached to this that shows a bare minimum of costs per acre. As an indication of the crisis, farm bankruptcy in Saskatchewan has doubled in the past years.

The Pepin plan, a proposal to increase freight rates for grain by up to five or six times in ten years, greatly aggravates the problem. Using data printed in the *Western Producer*, a table attached to this brief illustrates the annual increases in freight charges to a farmer who now ships 11,000 bushels of grain per year. By the beginning of the next decade, the farmer could be paying almost \$7,000 more for shipping of grain than under the Crow rate.

The vast majority of farmers cannot absorb such a dramatic decline in their income without making some sort of major change in their farming operations. The question is, what alternatives does the farmer have? Although we consider the climatic and soil conditions in our area to be relatively favourable, there are no credible alternatives to the present production patterns. The short-term potential for diversification should not be exaggerated, and although diversification is a responsible goal the removal of the Crow is an incorrect and unfair way of approaching the problem.

The critics of the Crow rate often complain that the Crow discriminates against livestock production and specialty crops. Mr. Pepin has stated that in response to this criticism, Bill C-155 will lead to lower feed grain prices and this in turn will encourage livestock production.

## [Traduction]

repose presque exclusivement sur l'agriculture. La production du grain est la principale source de revenus de nos fermes bien que l'industrie laitière et la production du bétail constituent des facteurs importants.

Nous estimons que le Comité dispose de trop peu de temps pour présenter un rapport au gouvernement fédéral. J'aimerais également demander au Comité comment, advenant la mise en oeuvre du projet de loi C-155, nos jeunes intéressés par l'agriculture pourront s'y livrer afin de continuer à produire une nourriture à bon marché pour tous les Canadiens?

Nous avons abrégé autant que possible notre mémoire, qui doit être lu entièrement pour être apprécié à sa juste valeur.

Le dilemme des agriculteurs. La récession ou le marasme économique auquel fait face le Canada depuis quelques années resserre l'étau autour de l'agriculture au pays. Les taux d'intérêt élevés et l'inflation ont fait un tort considérable. Les prix du bétail sont bas et ceux des céréales continuent de descendre.

A titre d'exemple, nous avons calculé nos coûts et nos revenus agricoles en prenant comme base la superficie affectée à la culture des céréales dans nos terres cultivables. Il en résulte qu'en moyenne, les céréaliculteurs atteignent tout juste le seuil de rentabilité. Un tableau joint au mémoire indique les coûts minimums par acre. Les faillites d'exploitations agricoles en Saskatchewan ont doublé ces dernières années, ce qui indique que la crise est bien réelle.

La proposition de M. Pepin en vertu de laquelle les taux actuels du transport des céréales seront multipliés par cinq ou six en dix ans, aggrave grandement la situation. Un tableau joint au présent mémoire, renfermant des données publiées dans le *Western Producer*, montre les augmentations annuelles des taux de transport de marchandises dans le cas d'un agriculteur qui expédie 11,000 boisseaux de céréales par année. Au début de la prochaine décennie, cet agriculteur pourrait verser presque \$7,000 de plus qu'en vertu du taux du Nid-de-Corbeau pour expédier ses céréales.

La grande majorité des agriculteurs ne peuvent enregistrer une perte de revenu aussi spectaculaire sans modifier d'une façon quelconque leurs activités agricoles. Il faut cependant se demander quels sont les choix qui s'offrent à l'agriculteur? Même si le climat et l'état de nos sols sont relativement favorables, il n'existe aucune solution de rechange plausible aux modèles actuels de production. Il ne faudrait pas exagérer les possibilités à court terme de diversification, et quoique la diversification soit un objectif sérieux, la suppression du taux du Nid-de-Corbeau actuel constitue une façon fautive et injuste d'aborder le problème.

Les détracteurs du taux du Nid-de-Corbeau se plaignent souvent de ce que le taux occasionne une discrimination entre la production animale et les cultures spéciales. En réponse à cette critique, M. Pepin a affirmé que le projet de loi C-155 fera baisser les prix des céréales fourragères, favorisant de ce fait la production animale.

## [Text]

In our area, cattle producers either grow their own feed or purchase feed from a neighbour. Depressing the price will be of no benefit to anyone. Indeed, the policy will only lead to fewer exports of feed grain. Farmers may choose to feed more cattle as a means of utilizing feed grains which would, under existing conditions, be exported. However, cattle prices are low now and increasing cattle herds will depress prices further. Neither do we see any promising international marketing opportunities for livestock.

Specialty crops, on the other hand, have been largely untested as an alternative to traditional crops. The markets for these crops are limited and much less consistent than cereal markets. The long-term performance of these crops under Prairie conditions is as yet unknown.

Bill C-155 may very well leave thousands of farmers with no productive alternatives, as they watch grain prices decline and freight rates increase. Farmers may be faced with very unattractive alternatives: find off-farm work to supplement a low farm income in an attempt to regain lost income, or sell out and look for other employment altogether. In either case, the unemployment situation will worsen.

On the other hand, there is a group of large producers who are in a better financial position than their smaller neighbour. Their responses to the crisis will be to expand, taking advantage of the smaller producer's weaker competitive position. The discrepancy will contribute to existing class distinctions and will further weaken and divide communities.

The Community. Using the rate-increased figures printed in the *Western Producer*, we calculated the extra amount of money farmers will have to pay for freight over the next 10 years within our community. These figures assume a production increase of 3% per year. For example, Keppel farmers would pay an additional \$2 million by 1993, while Indian Head farmers would pay \$9 million during the same time period. Unless an amount of money equivalent to our extra freight costs can find its way into the pockets of these farmers, we expect a noticeable decline in the quality of our communities.

Our business sector would automatically feel the pinch caused by a decline in farm income. Unemployment would rise. Municipal tax base would erode. Recreational and educational facilities and activities would suffer. Family and social farm problems would climb. We see no way in which the general health of our rural community will be improved by removing the Crow rate. Indeed, we expect the opposite to occur.

## [Translation]

Dans notre région, les éleveurs cultivent leurs propres cultures fourragères ou en achètent d'un voisin. La baisse des prix ne profitera à personne. A vrai dire, cette politique aura uniquement comme conséquence une diminution des exportations de céréales fourragères. Les agriculteurs peuvent décider de nourrir plus de bestiaux pour écouler les céréales fourragères qui, dans les circonstances actuelles, seraient exportées. Cependant, les prix des bestiaux sont bas en ce moment et l'accroissement des troupeaux ne contribuera qu'à faire baisser les prix davantage. Nous n'apercevons pas non plus à l'horizon des possibilités de commercialisation du bétail sur le marché international.

Par ailleurs, aucune tentative n'a été faite dans le cas de la plupart des cultures spéciales afin de les substituer aux cultures traditionnelles. Les marchés de ces cultures sont limités et beaucoup moins réguliers que les marchés des céréales. On ne sait pas encore quel serait le rendement à long terme de ces cultures dans les Prairies.

Il se peut très bien qu'à cause du projet de loi C-155, les agriculteurs, voyant les prix des céréales baisser et les taux du transport de marchandises monter, n'aient plus de solution de rechange pour ce qui est de la production. Ils feront peut-être face à des choix peu attirants, comme de trouver du travail à l'extérieur pour arrondir un faible revenu agricole dans une ultime tentative de récupérer un revenu perdu, ou vendre l'exploitation et chercher un autre emploi. Dans l'un ou l'autre des cas, le chômage s'aggraverait.

Par contre, un certain nombre de céréaliculteurs importants se trouvent dans une situation financière plus reluisante que leurs voisins exploitant des fermes plus réduites. Ils réagiront à la crise en étendant leurs activités, prenant ainsi avantage de la position concurrentielle précaire des producteurs moins importants. La divergence contribuera à consolider les distinctions de classe existantes, ainsi qu'à affaiblir et à diviser les communautés.

La communauté. Nous nous sommes servis des taux révisés à la hausse publiés dans le *Western Producer* et nous avons calculé les sommes supplémentaires que devront déboursier au cours des 10 prochaines années les agriculteurs de notre communauté pour transporter leurs marchandises. Ces chiffres supposent un accroissement de la production de 3 p. 100 par année. Par exemple, les agriculteurs de Keppel verseraient 2 millions de dollars de plus d'ici 1993, par opposition aux agriculteurs de Indian Head qui, eux, paieraient 9 millions de dollars pendant la même période. À moins que ces agriculteurs ne trouvent une somme d'argent équivalente aux frais de transport de marchandises supplémentaires, nous nous attendons à une baisse remarquable de la qualité de vie dans nos communautés.

Le milieu des affaires ressentirait automatiquement le contrecoup d'une baisse des revenus agricoles. Le chômage s'accroîtrait. L'assiette de l'impôt de la municipalité serait minée. Les installations et les activités récréatives et éducatives seraient touchées. Les problèmes familiaux et sociaux se multiplieraient. Nous ne voyons pas comment la suppression du taux du Nid-de-Corbeau améliorera la santé générale de



## [Texte]

A Farm Opinion. Mr. Pepin was reasonably successful in his bid to swing some farm organizations into opposing the Crow rate. He was never successful in convincing the majority of farmers of the need for changing the Crow rate.

Up to now, the government has not made any attempt to listen and examine the concerns of our rural communities. In fact, we feel the government has purposely ignored grassroots farm opinion. Our NFU local has sponsored over a dozen informational meetings on the Crow in community halls and in farm kitchens in the past three years. In all cases, there was a consensus opposed to tampering with the Crow. Dozens of letters, petitions and telegrams have been sent to Ottawa expressing our opposition to Bill C-155.

The latest evidence we have locally that people oppose the government's plan to change the Crow came in March of this year, when a number of local organizations in our area sponsored a public meeting in Indian Head to discuss the issue. In spite of storm conditions, icy roads, 150 people attended the meeting. A resolution opposing Mr. Pepin's plan and supporting the Crow rate was passed unanimously.

On a larger scale, our strong evidence that farmers oppose changes to the Crow came in February, 1981, when our local took part in an NFU District 2 Crow opinion survey. One municipality division in 20 rural municipalities was randomly chosen in southwest-central Saskatchewan. Each adult within the household was asked to choose one of the three major proposed solutions to the freight rate question: the western agriculture conference, the commodity coalition and the retentionist proposal.

Of the 1,171 people who responded, 80% not only wanted to retain the Crow rate but favoured nationalizing the CPR and operating the railways as a public utility. The results were strictly similar in but two of the rural municipalities. A complete description of the survey is attached for your information.

As early as July 6, 1983, the Regina *Leader Post* published the results of a Saskatchewan-wide survey which found that 64% of those questioned opposed the government's plan to change the Crow. Only 6.7% felt that the Crow was not beneficial to western Canada.

Our objections to Bill C-155. We express the following general concerns regarding Bill C-155:

## [Traduction]

notre communauté rurale. À vrai dire, nous nous attendons au contraire.

L'opinion d'une exploitation agricole. La tentative de M. Pepin d'amener certaines associations agricoles à s'opposer au taux du Nid-de-Corbeau a été relativement couronnée de succès. Il n'a jamais réussi cependant à convaincre la majorité des agriculteurs de la nécessité de modifier le taux.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement ne s'est jamais arrêté à écouter et à examiner les préoccupations de nos communautés rurales. En fait, à notre avis, le gouvernement a délibérément ignoré l'opinion populaire. La section locale du Syndicat national des cultivateurs (SNC) a parrainé plus d'une douzaine de réunions d'information sur le taux du Nid-de-Corbeau dans des salles communautaires et dans des cuisines au cours des trois dernières années. Chaque fois, les participants étaient unanimes à s'opposer à une modification quelconque du taux. Nous avons envoyé à Ottawa des douzaines de lettres, de pétitions et de télégrammes pour signaler notre opposition au projet de loi C-155.

Nous avons eu en mars dernier un dernier témoignage de l'opposition des gens de notre région au projet du gouvernement de modifier le taux du Nid-de-Corbeau. Un certain nombre d'organismes locaux ont alors parrainé une assemblée publique à Indian Head afin de discuter de la question. Malgré une tempête, des routes glacées, 150 personnes se sont présentées. Une résolution s'opposant au projet de M. Pepin et appuyant le maintien du taux du Nid-de-Corbeau a été adoptée à l'unanimité.

Sur une plus grande échelle, nous avons eu une preuve incontestable de l'opposition des agriculteurs à la modification du taux du Nid-de-Corbeau en février 1981, quand notre section locale s'est prêtée à un sondage sur le taux du Nid-de-Corbeau fait par le district 2 du SNG. Une municipalité sur 20 municipalités rurales a été choisie au hasard dans le sud-ouest-centre de la Saskatchewan. Chaque adulte d'un ménage devait choisir l'une des trois grandes solutions proposées au problème du taux du transport de marchandises: la conférence agricole de l'Ouest, la coalition des produits et la proposition prônant le statu quo.

Des 1,171 personnes interrogées, 80 p. 100 d'entre elles voulaient non seulement conserver le taux du Nid-de-Corbeau, mais favorisaient la nationalisation de CPR et l'exploitation des compagnies ferroviaires comme si elles étaient un service public. Les résultats ont été semblables en tous points dans toutes les municipalités rurales, à l'exception de deux. Une description complète du sondage est annexée au mémoire à titre d'information.

Dès le 6 juillet 1983, le *Reader Post* de Regina a publié les résultats d'un sondage effectué dans toute la Saskatchewan, 64 p. 100 des personnes interrogées se sont prononcées contre le projet du gouvernement de modifier le taux du Nid-de-Corbeau. Seulement 6.7 p. 100 des personnes estimaient que le taux du Nid-de-Corbeau n'avantageait pas l'Ouest du Canada.

Nos objections à l'endroit du projet de loi C-155. Nous exprimons les préoccupations générales suivantes à l'égard du projet de loi C-155.

## [Text]

1. The bill highly inflates freight costs to producers.
2. The bill guarantees the railway unreasonably high profit margins.
3. There is clear provision for variable rates, which endanger branch lines and lower volume elevators.
4. The bill weakens the Canadian Wheat Board.

The greatest overall danger of Bill C-155 is the impact it will have on the rural areas of the Prairies. Through high freight rates and abandonment of branch lines and elevators and the erosion of the Canadian Wheat Board, rural life will quickly decline to the detriment of workers, farmers, business people and all community residents.

• 1430

We are of the opinion that Bill C-155 represents the first major step towards this dismantling process.

In conclusion, our recommendations are as follows for your consideration.

1. Rural residents should have the right to exercise some power in determining the future of western agriculture. Overlooking local concerns and wheeling and dealing with self-declared farm spokesmen has been a shameful trademark of the consensus process which, from the beginning was simply aimed at removing the Crow rate. If your committee and the federal government are genuinely interested in gaining a consensus of opinion, you should at least be giving everyone a chance to appear before you and to air their concerns. Your hearings then should be expanded and held in smaller centres as well.
2. Why isolate the Crow rate from other transportation issues? A review of the total national transportation policy to examine its aims and how it can best serve the national interests would be a much more useful exercise.
3. The Canadian Pacific conglomerate has long escaped public scrutiny. If anything deserves examination, it is the giant which has always enjoyed special privileges at the expense of the Canadian public. Although the railways are to be allowed to break their part of the Crow agreement, there is no mention of attaching value to the cash and land grants they have received in return. How can one justify such a double standard?
4. Railway loss figures deserve much closer public attention and examination. We question the evidence they submit in what is their latest attempt to have the Crow removed.

## [Translation]

1. Le projet de loi prévoit une hausse élevée des coûts du transport de marchandises pour les producteurs.
2. Le projet de loi garantit aux compagnies ferroviaires des marges de profit excessivement élevées.
3. Le projet de loi prévoit clairement l'établissement de taux variables, ce qui compromet l'avenir des embranchements et des éleveurs à faible capacité.
4. Le projet de loi affaiblit la Commission canadienne du blé.

Dans l'ensemble, le plus grand danger que comporte le projet de loi C-155 réside dans l'incidence qu'il aura sur les régions rurales des Prairies. A cause des taux de transport des marchandises, de l'abandon des embranchements et des éleveurs et de l'affaiblissement de la Commission canadienne du blé, la vie à la campagne déclinera rapidement au détriment des travailleurs, agriculteurs, gens d'affaires et de toute la population.

Nous sommes d'avis que le projet de loi C-155 constitue la première mesure importante qui conduira à ce processus de désintégration.

Pour conclure, voici les recommandations que nous vous présentons pour étude.

1. La population rurale devrait avoir le droit d'exercer un certain droit de regard sur l'orientation de l'agriculture dans l'Ouest. C'est en négligeant les intérêts locaux et en manigançant avec ceux qui se sont improvisés porte-parole des agriculteurs qu'on a honteusement cherché à obtenir un consensus qui, depuis le début, ne visait qu'à écarter le tarif du Nid-de-Corbeau. Si votre comité ainsi que le gouvernement fédéral êtes réellement intéressés à obtenir un consensus, vous devriez au moins donner à tous l'occasion de se présenter devant vous et de se faire entendre. Il vous faudrait alors multiplier les séances en visiter également les petites agglomérations.
2. Pourquoi isoler la question du tarif du Nid-de-Corbeau des autres problèmes concernant les transports? Un examen de l'ensemble de la politique nationale en matière de transports, en vue d'en étudier les objectifs ainsi que la façon dont elle peut le mieux servir les intérêts nationaux, serait un exercice beaucoup plus utile.
3. Le conglomerat du Canadien Pacifique échappe depuis longtemps à l'examen du public. Si quelque chose doit être examiné en profondeur, c'est bien ce géant qui a toujours joui de privilèges spéciaux aux dépens du public canadien. D'une part, les compagnies ferroviaires pourront mettre fin à leurs obligations en vertu de l'entente du Nid-de-Corbeau, mais d'autre part, il n'est jamais question d'accorder une valeur à l'argent comptant et aux concessions de terres qu'elles ont reçues en contrepartie. Comment peut-on justifier avoir ainsi deux poids, deux mesures?
4. Les déficits des compagnies ferroviaires devraient être davantage étudiés et examinés publiquement. Nous mettons en doute les éléments de preuve qu'elles présentent dans ce qui constitue leur dernière tentative de faire révoquer le Nid-de-Corbeau.



[Texte]

5. The Government of Canada should have a strong voice over the future of rail traffic. In spite of significant public subsidies, the government retains little control over the investments, decisions, and activities of the railways. For instance, we wonder if the moneys to be spent on double-tracking the mainline would not be better spent upgrading the line to the Port of Churchill, and on branch lines which have deteriorated through railway neglect.

6. An efficient rail system designed to serve the national interest can only be realized if the railway network is treated as a public utility. We recommend that the CPR be nationalized, amalgamated with CN, and operated at cost with a mandate to serve the public interest.

Thank you for allowing us to present this brief.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hamblin. Next, please.

**Mrs. Darlene Harrison (National Farmers' Union District 1, Region 6):** Mr. Chairman, the district I represent encompasses six locals which are all situated in the southeast corner of this province. I will not apologize for repetition. Rather I would ask you to accept these repetitions. It can be said best in the words of a very good friend of mine who says: If you have a big nail to drive, you have to hit it many times.

I should apologize for coming to this hearing lacking enough copies of this presentation for all committee members, but I will not do so, because we did not receive notification until July 29. By the way, my telex was phoned to me, but we did not receive that phonecall until July 29 which said that we would in fact be heard. Members of the committee should note that farmers in Saskatchewan are into the harvest season.

There seemed to be a lack of information here concerning these hearings about times, places, procedures, etc. In fact, upon arriving this morning around 8.30, we were told that we would not need to register, but that we would be called. We found out later that this was not a fact and, after registering, I found out that we were not called after all. However, upon speaking to the clerk our presentation has been accepted and for that we thank you.

I am really surprised and dismayed that we have been herded up here in a mass, and that people representing locals and districts could not be heard individually. I am sure committee members have questions that they would have asked us, if time had permitted. It is also particularly regretful that proceedings have to continue through your meal breaks. While I recognize that these testimonies are being taped for the committee to listen to later and to review, it disturbs me that a large portion of the committee were absent when this group came up here. For you see, I really think that in seeing is

[Traduction]

5. Le gouvernement du Canada devrait exprimer fortement son avis au sujet de l'avenir du transport par fer. Malgré l'importance des subventions publiques, le gouvernement se réserve peu de contrôle sur les investissements, sur les décisions et sur les activités des compagnies ferroviaires. Ainsi, nous nous demandons si les sommes qui doivent être consacrées au dédoublement de la ligne principale ne seraient pas mieux utilisées si elles étaient affectées à l'amélioration de la ligne à destination du Port de Churchill et aux embranchements qui se sont détériorés en raison de la négligence des compagnies ferroviaires.

6. Pour réaliser un réseau ferroviaire efficace conçu dans le but de servir l'intérêt national, il faut considérer le transport par fer comme un service public. Nous recommandons que le CP soit nationalisé, fusionné avec le CN, exploité sans profit, et qu'il ait pour mandat de servir l'intérêt public.

Nous vous remercions de nous avoir permis de présenter ce mémoire.

**Le président:** Merci, monsieur Hamblin. Suivant, s'il vous plaît.

**Mme Darlene Harrison (Syndicat national des cultivateurs, district 1, région 6):** Monsieur le président, le district que je représente comprend six sections qui sont toutes situées dans le sud-est de la province. Je ne vais pas m'excuser pour les répétitions. Je vous demanderais plutôt d'accepter ces répétitions. Comme dit l'un de mes très bons amis: quand on a un gros clou à enfoncer, il faut taper dessus à de nombreuses reprises.

Je devrais m'excuser de me présenter devant vous sans avoir suffisamment de copies de notre mémoire pour tous les membres du Comité, mais je ne le ferai pas, car nous n'avons été avisés que le 29 juillet. A propos, j'ai reçu mon télex par téléphone, mais nous n'avons reçu ce coup de fil que le 29 juillet, nous informant que nous serions effectivement entendus. Les membres du Comité devraient se rendre compte du fait qu'il s'agit de la saison des récoltes pour les agriculteurs de la Saskatchewan.

Il semblait y avoir un manque d'information en ce qui concerne les séances du comité, les heures, les endroits, la procédure, etc. En fait, lorsque sommes arrivés ce matin, vers 9h30, on nous a dit qu'il n'était pas nécessaire de se faire inscrire, mais que nous serions appelés. Nous avons découvert plus tard que ce n'était pas le cas, et après l'inscription, j'ai appris que nous ne serions pas appelés malgré tout. Toutefois, j'ai parlé au greffier et notre mémoire a été accepté, et je vous en remercie.

Je suis vraiment surprise et consternée de constater que nous avons tous été convoqués ensemble, et que les personnes qui représentent les sections et les districts ne peuvent pas être entendues personnellement. Je suis convaincue que les membres du comité ont des questions qu'ils auraient aimé nous poser, si le temps l'avait permis. Il est aussi particulièrement regrettable que la séance doive continuer pendant vos pauses-repas. Bien que je reconnaisse que les dépositions sont enregistrées afin que le Comité puisse en prendre connaissance et les examiner plus tard, ça me trouble de voir qu'une bonne

## [Text]

believing. After all, it is within the people that the answers lie, and I have to ask: Do we dare call this process democracy?

We welcome the opportunity, however, to submit our testimony to your committee. We will present the consensus of the grassroot farmers we represent who reside in southeast Saskatchewan. We support the concept of national unity, not only among farm people for the development of national farm policies, but for a truly united Canada. We say in all sincerity that we can imagine no single action directed against the interests of the farm community in western Canada that would be more divisive or would alienate farmers more than a federal action to end the Crow rate. We will not be detailing the historic considerations which lend support to the maintenance of the statutory Crow rates, but we emphatically state that they are basic to the issue.

Justice Emmett Hall, chairman of the federally appointed Hall commission on grain handling and transportation, received hundreds of representations from individuals, including ourselves. He stated in his recommendations that the Crow rate should remain in statute. He has reiterated many times since then that the Crow rate is essential to the future unity of this country.

It is one half of a national policy that is indivisible. About 100 years ago it was decided that tariffs would be used to develop central Canadian industry, and that low-cost transportation would be used to develop the Maritimes and the west. The present Crow rates on grain represent the last remnant of that national policy in western Canada—a policy we see no logical reason to relinquish.

We are appalled and angered at the millions of dollars spent by the federal transport department propagandizing us to believe that Crow changes will produce no real losers. We are being led to believe that a wonderful first-class transportation system would emerge, if we rid ourselves of that outdated Crow rate. The railroads must have received fully compensatory rates for at least the last 75 years. Why did not all those beautiful things happen in that era that we are promised now?

Grain will decline in total share of volume of rail shipments, yet grain is being asked to bear the cost of upgrading the rail network, while other bulk commodities will clearly benefit more proportionately than grain. It is estimated that coal shipments to the west coast will plug rail capacity by 1990. It has never been proved that the railroads are losing money on the grain haul.

## [Translation]

partie du Comité était absente lorsque ce groupe a fait sa présentation. Car à mon sens, pour le croire, faut le voir. Après tout, c'est en sondant les gens que l'on trouve des réponses, et je me permets de vous demander: osons-nous appeler cette façon d'agir démocratique?

En revanche, nous prenons volontiers l'occasion de présenter notre déposition devant le Comité. Nous allons faire état du consensus chez la masse des agriculteurs que nous représentons, dans le sud-est de la Saskatchewan. Nous sommes en faveur de l'unité nationale, non seulement parmi les agriculteurs pour la mise au point de politiques agricoles nationales, mais pour un Canada vraiment uni. En toute sincérité, nous pouvons affirmer que nous ne connaissons aucune mesure prise au détriment des intérêts de la population agricole de l'Ouest canadien qui sèmerait plus le désaccord ou qui aliènerait davantage les agriculteurs qu'une décision du gouvernement fédéral de mettre un terme au tarif du Nid-de-Corbeau. Nous n'examinerons pas en détail les considérations d'ordre historique qui militent en faveur du maintien des tarifs statutaires du Nid-de-Corbeau, mais nous ne saurions trop insister sur le fait qu'elles sont fondamentales.

M. le juge Emmett Hall, président de la Commission Hall créée par le fédéral pour étudier la manutention et le transport du grain, a reçu des centaines de mémoires de particuliers, dont nous-mêmes. Dans ses recommandations, il a déclaré que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait rester en vigueur. Et depuis lors, il a répété à maintes reprises que le tarif du Nid-de-Corbeau est essentiel pour sauvegarder l'unité de notre pays.

Il s'agit d'une moitié d'une politique nationale qui est indivisible. Il y a environ 100 ans, il a été décidé qu'on aurait recours à des tarifs pour développer l'industrie du centre du Canada, et que des taux de transport modiques favoriseraient le développement des provinces maritimes et de l'Ouest. Les taux actuellement applicables au grain en vertu de l'entente du Nid-de-Corbeau constituent le dernier vestige de cette politique nationale dans l'Ouest canadien, et nous ne voyons aucune raison logique d'abandonner cette politique.

Nous sommes consternés et choqués de voir le ministère fédéral des Transports dépenser des millions de dollars pour nous amener à croire que les modifications qui seront apportées à l'entente du Nid-de-Corbeau ne feront pas de véritables perdants. On voudrait nous faire croire qu'il en résultera un fantastique système de transport première-classe, si nous acceptons d'abandonner le tarif désuet du Nid-de-Corbeau. Les compagnies ont dû recevoir des subventions pour compenser entièrement ces taux depuis au moins 75 ans. Pourquoi alors n'avons-nous pas déjà vu toutes les belles choses que l'on nous promet maintenant?

Le grain représentera une partie de moins en moins importante de l'ensemble des expéditions par fer, et en dépit de cela, on demande au grain de faire les frais de la modernisation du réseau ferroviaire, alors que d'autres produits en vrac en tireront proportionnellement plus d'avantages que le grain. On prévoit que les expéditions de charbon vont monopoliser la capacité ferroviaire dès 1990. Il n'a jamais été prouvé que les compagnies ferroviaires perdaient de l'argent en faisant le transport du grain.



## [Texte]

Farmers and other taxpayers of Canada have gifted the railroads millions of dollars by purchasing hopper cars; millions on boxcar rehabilitation programs; millions on branchline subsidies, plus many more millions of dollars on branch line rehabilitation programs. Railroads have been the largest recipients of welfare in Canada, yet they demand more and more. They have not built any new grain cars in over 30 years. They have instead made investments into other business ventures. As of 1980, CP controlled 318 domestic and foreign corporations. CP, if given more revenue for the grain haul, will only expand that already enormous empire.

• 1440

History has proven the railroads will not reinvest sufficient revenues from their earnings to maintain or expand an adequate rail transportation network. This rebuilding has only happened through public investment from the taxpayers of Canada. These investments should be taken as equity and used to develop a responsive, publicly owned transportation system.

Any change to the Crow rate to satisfy the greedy exploits of the railways will force many farmers, machine dealers and storekeepers into bankruptcy. For example, by 1990, given the projected increase in the freight rates on the present tonnage produced, our delivery point at Rocanville will be saddled with an additional \$356,000 yearly in grain transportation costs.

Personally, on our own farm, \$7,625 additional grain transportation costs would be incurred. That is using 1982-1983 crop year deliveries. Additionally, we will face added transportation outlays which result from a rationalized rail network in terms of numerous abandoned railway branch lines plus the longer-term abandonment of many other grain delivery points. The resulting net effect would be farmers having to purchase larger trucks, causing extra wear and tear on municipal roads as farmers haul extra tonnage longer distances. Farmers would also face the burden of high municipal tax increases to rebuild and repair those roads.

Changes to the Crow would create serious social costs. Farms would be forced to become larger, resulting in fewer farmers, fewer elevator agents, fewer local businesses, fewer teachers. Therefore you get an overall loss of rural population. Many other spin-off effects would inevitably spell the demise of many small-town western communities and would create a serious impact on the total economy of the Prairie Provinces.

## [Traduction]

Les agriculteurs et les autres contribuables canadiens ont versé des millions de dollars aux compagnies ferroviaires en achetant des wagons-trémies; des millions ont été affectés aux programmes de remise en état des wagons couverts; des millions ont été versés dans le cadre de subventions aux embranchements, et de nombreux millions encore, dans le cadre de programmes de remise en état des embranchements. Les compagnies ferroviaires ont toujours été les plus gros bénéficiaires de l'aide sociale au Canada et pourtant, elles en demandent toujours plus. Elles n'ont construit aucun nouveau wagon à grains depuis plus de trente ans. Elles ont plutôt investi dans d'autres types d'entreprises. Ainsi, en 1980, CP contrôlait 318 sociétés commerciales locales et étrangères. Si l'on donnait à CP plus de revenus pour le transport du grain, elle ne ferait qu'étendre davantage son empire tentaculaire.

L'histoire démontre que les compagnies ferroviaires ne réinvestissent pas suffisamment de leurs revenus pour maintenir un réseau de transport par fer approprié, ou lui donner l'expansion nécessaire. La reconstruction n'a été possible qu'au moyen des deniers publics provenant des contribuables canadiens. Cet argent devrait être considéré comme une mise de fonds à servir à l'établissement d'un système de transport par fer public et efficace.

Le fait de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau pour satisfaire la voracité des compagnies ferroviaires conduirait un grand nombre de cultivateurs, de vendeurs de machines agricoles et de magasiniers à la faillite. Ainsi, d'après les prévisions d'augmentation des tarifs de transport à partir de la production actuelle, en 1990, le coût annuel de transport du grain aura augmenté de \$356,000 pour le point de livraison de Rocanville.

En ce qui concerne notre ferme, l'augmentation du coût du transport du grain sera de \$7,625. Ces chiffres ont été établis à partir des livraisons de l'année-récolte 1982-1983. De plus, nous devrons faire face à une augmentation des dépenses de transport, à cause de l'abandon, par suite de la rationalisation du réseau ferroviaire, d'un certain nombre de lignes d'embranchement, et de l'élimination, à plus long terme, d'un grand nombre de points de livraison du grain supplémentaires. En conséquence, les cultivateurs se feront frocés d'acheter de plus gros camions, ce qui entraînera une plus grande détérioration des routes municipales puisque les cultivateurs devront transporter des charges plus lourdes sur de plus grandes distances. Les cultivateurs devront donc assumer l'augmentation des taxes municipales nécessaire à la reconstruction et à la réparation de ces routes.

La modification du Nid-de-Corbeau aurait des conséquences très lourdes pour la collectivité. Les cultivateurs se verraient dans l'obligation d'augmenter les dimensions de leur entreprise, ce qui entraînerait une diminution du nombre de cultivateurs, d'où une diminution globale de la population rurale. Les nombreux autres effets secondaires de telles mesures causeront inévitablement la disparition d'un grand nombre de petites collectivités rurales de l'Ouest, et auront des

[Text]

Why would any government legislate a policy that would force rural people to move into urban centres to seek a livelihood which just does not exist?

I would like to share with you the results of a survey conducted in the Rocanville rural municipality. What happened there was that basically one rural municipality was contacted by telephone regarding the Crow rate. I will share with you the findings: 133 people were telephoned; 115 stated that the Crow should remain as is; 8 people wanted change in some form; 10 others admitted confusion. That is hardly a consensus to kill the Crow. Perhaps it would be worth while for you to ask what the consensus is within this group in this room today.

In conclusion, the timing and haste with which these hearings are being conducted lead one to question the sincerity of the government—not the sincerity of this committee, but the government—in giving the average farmer, the one whose livelihood will be most affected, a chance to be heard. One must conclude that the Minister of Transport does not wish to confuse his opinion with the facts.

• 1450

Finally, a question to the chairman: We would ask why the committee has been allowed a minimum of time to conduct these hearings—why the haste? Also, if the government sincerely wants to obtain the opinion of the people, why are these hearings not being held in the rural centres—why Regina only? The Hall commission was held in the rural centres; it did in fact hear the opinions of farmers. Could you in fact recommend that these hearings be extended?

We submit, as District 1, Region 6, that the Crow is non-negotiable. We urge you as a committee to suggest that Bill C-155 be scrapped. Thank you.

**The Chairman:** Next speaker, please.

**Miss Kim Korven (National Farmers' Union, Local 617):** I would like to take the opportunity to thank you for allowing me to present this brief. This brief is being submitted by Local 617 of the National Farmers' Union, but it is going to have a personal slant—more specifically, how the proposed Crow rate changes are going to affect me.

I am very concerned about the proposed changes to the Crow rate. After all, the farm is part of my heritage. My great-grandfather started farming on our land 70 years ago, and I had hoped that I would eventually be allowed to take over our operation. If the Crow changes go through, I do not think there will be a farm to take over.

[Translation]

conséquences très graves pour l'économie globale des provinces des Prairies.

Pourquoi le gouvernement adopterait-il une politique forçant la population rurale à aller vivre dans les centres urbains, afin d'y chercher des moyens de subsistance qui n'existent pas?

J'aimerais attirer votre attention sur les résultats d'une enquête tenue dans la municipalité rurale de Rocanville. En fait, les habitants d'une municipalité rurale donnée ont été interrogés par téléphone au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. Voici les résultats: on a interrogé 133 personnes, 115 d'entre elles se sont dites en faveur du maintien du tarif actuel, 8 personnes ont réclamé des modifications quelconques, et 10 autres se sont dites incapables de répondre. On peut difficilement en conclure qu'il existe un consensus en faveur de l'abolition du Nid-de-Corbeau. Peut-être vaudrait-il la peine que vous demandiez l'opinion des personnes se trouvant ici aujourd'hui.

En conclusion, étant donné la hâte avec laquelle les audiences du Comité se déroulent, et le moment où elles ont lieu, il y a lieu de s'interroger sur la sincérité du gouvernement (non pas celle du Comité, mais bien celle du gouvernement), lorsqu'il prétend donner au cultivateur moyen, celui dont les moyens de subsistance sont le plus touchés, la possibilité de se faire entendre. Force nous est de conclure que le ministre des Transports refuse de modifier son opinion à la lumière de la réalité.

Finalement, une question au président: Nous demandons pourquoi il a été imposé un délai maximal pour tenir ces audiences—pourquoi se hâter? De plus, si le gouvernement désire sincèrement connaître l'opinion de la population, pourquoi ces audiences ne sont-elles pas tenues dans les centres ruraux... pourquoi à Regina seulement? Les audiences de la Commission Hall ont été tenues dans les centres ruraux; elle a, en fait, entendu, les opinions des cultivateurs. Pourriez-vous réellement recommander que le délai imposé pour les audiences soit prolongé?

Nous sommes d'avis, dans le district 1 de la région 6 que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable. Nous vous demandons instamment de proposer que le projet de loi C-155 soit annulé. Merci.

**Le président:** La prochaine personne, s'il vous plaît.

**Mlle Kin Korven (National Farmers' Union, local 617):** Je désire vous remercier de me permettre de présenter ce mémoire qui est présenté par le local 617 de la *National Farmers' Union* mais qui traite de ma situation personnelle—plus spécialement, de la façon dont le tarif du Nid-de-Corbeau proposé va influencer mon existence.

Les modifications proposées au tarif du Nid-de-Corbeau m'inquiètent beaucoup. Après tout, mon exploitation agricole fait partie de mon héritage. Mon arrière-grand-père a commencé à cultiver notre terre il y a 70 ans et j'avais espéré qu'il me serait un jour permis de prendre la direction de notre exploitation mais, si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, je ne pense pas que l'exploitation pourra être reprise.



## [Texte]

My father has only been farming for seven years, so we have more expenses than an established farmer. With low grain prices and high production costs, we are barely keeping afloat now. If the Crow goes we will be gone, and so will hundreds of other farmers, whether they are just starting out or well established.

For example, in the 1982-1983 crop year, Nebrock Co-op Farm Limited—that is my family's farm—sold 500 tonnes of grain. Our shipping costs were \$2,640. Our shipping costs for the same amount of grain at five times Crow would be \$13,200. That is a difference of \$10,560. When you consider the fact that my family has not paid any income tax in two years, you know, it does not look too good. Our net income would cover the increase only if our other expenses were lowered or grain prices improved greatly. I figure if the Crow goes, we could be out of farming in five years maybe, at the most.

There are 180 permit-book holders in Cabri, and most of them farm about the same size farm as we do. So if you use our figures as an average for everyone, the town stands to lose \$1.9 million if the freight rate increases to five times Crow. The scary thing is that less than 1,000 people support Cabri. There is a very real possibility that at least 90 of the permit book holders will be forced off the land. What is to happen to these people? There are not enough jobs now in the other sectors. So you see, things do not look too good for me, do they?

The Crow rate is a statute; it was understood by all that it would be in effect for eternity when it was signed. So what is all the fuss about? The railways agreed to ensure that the lines be maintained when they signed the agreement. The history texts even record how much the CPR was given to build the railway. The CPR has every right to be proud of itself. It took the government and the people of Canada for a ride. That is what it is doing now. How many other private corporations are there around that have built empires on government funds? That is what the CPR has done.

The CPR is responsible for branch line rehabilitation, and they have not kept their promise. Our grain is shipped on the Empress line, and that is no branch line. There is a 35-mile-an-hour speed limit on that line because it is in poor repair. Two years ago the federal government spent \$7.5 million to have the line upgraded. Farmers were allowed to go and pick up ties. A few of those ties were stamped 1936; that was the year they had been placed there. It is easy to understand why there is a speed limit on the line.

It is the same story with hopper cars. The railroads did not worry about them until the farmers started crying that there were not any cars. The railroads talked to the people in the

## [Traduction]

Mon père n'a cultivé cette terre que pendant sept ans, c'est pourquoi nous avons plus de dépenses qu'un cultivateur bien établi. Nous joignons à peine les deux bouts parce que les prix du grain sont bas et que les coûts de production sont élevés. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est annulé, nous ferons faillite ainsi que des milliers d'autres cultivateurs, qu'ils ne fassent que commencer ou qu'ils soient bien établis.

Par exemple, au cours de l'année agricole 1982-1983, la Nebrock Co-op Farm Limited—qui est l'exploitation agricole de ma famille—a vendu 500 tonnes de grain. Nos frais d'expédition se sont élevés à \$2,640. Si le tarif du Nid-de-Corbeau était multiplié par cinq, nos frais d'expédition pour la même quantité de grain serait de \$13,200. Cela fait une différence de \$10,560. Lorsque vous pensez que ma famille n'a pas payé d'impôt sur le revenu ces deux dernières années, vous comprenez que les choses ne se présentent pas bien. Notre bénéfice net ne couvrirait cette augmentation que si nos autres dépenses diminuaient ou si les prix du grain augmentaient fortement. J'ai calculé que si le tarif du Nid-de-Corbeau est supprimé, nous pourrions devoir quitter la culture dans cinq ans peut-être, au plus tard.

Il y a 180 titulaires de permis à Cabri, et la plupart de ces cultivateurs cultivent une terre qui a à peu près la même dimension que la nôtre. Alors si nous utilisons nos chiffres comme moyenne pour tout le monde, la ville est condamnée à perdre 1.9 millions de dollars si le tarif du Nid-de-Corbeau est multiplié par cinq. Ce qui fait peur est que moins de 1,000 personnes habitent à Cabri. Il est tout à fait possible qu'au moins 90 des titulaires de permis soient forcés de quitter leur terre. Qu'arrivera-t-il à ces personnes? Il n'y a pas suffisamment d'emplois actuellement dans les autres secteurs. Alors vous voyez, les choses ne se présentent pas trop bien pour moi, n'est-ce pas?

Le tarif du Nid-de-Corbeau est contenu dans une loi; tout le monde avait compris qu'il resterait en vigueur pour l'éternité quand elle a été adoptée. Alors, qu'est-ce que signifie tout cela? Les chemins de fer ont accepté d'entretenir les voies lorsqu'ils ont signé cet accord. Les livres d'histoire indiquent même combien le CPR a reçu pour construire le chemin de fer. Le CPR a toutes les raisons d'être fier de lui. Il a roulé le gouvernement et la population du Canada et c'est ce qu'il continue à faire maintenant. Combien d'autres sociétés privées existe-t-il qui ont construit des empires à l'aide des fonds du gouvernement? C'est ce que le CPR a fait.

Le CPR était chargé de rénover les voies de service et il n'a pas tenu sa promesse. Notre grain est transporté sur la ligne Empress qui n'est pas une voie de service. Il y a une limite de vitesse de 35 milles à l'heure sur cette voie parce qu'elle est en mauvais état. Il y a deux ans, le gouvernement fédéral a dépensé 7.5 millions de dollars pour améliorer cette voie. Les cultivateurs ont été autorisés à aller chercher les traverses. Quelques-unes d'entre elles portaient le nombre 1936; c'était l'année où elles avaient été mises en place. Il est facile de comprendre pourquoi il y a une limite de vitesse sur cette voie.

C'est la même histoire avec les wagons-trémies. Les chemins de fer n'ont commencé à s'en soucier que lorsque les cultivateurs ont commencé à se plaindre qu'il n'y avait pas de wagons.

## [Text]

federal government and got some rolling stock at no extra cost. It will be the same thing if the Crow goes—another government handout. I think the federal government has done enough for the railroads without having to destroy the Crow rate for them too. After all, no one expects farmers to make huge profits, so why should the railroads?

Why do people continue to farm? Obviously it is not for profit, or there would be more agri-business farms and fewer farmers. Is it for the good of a person's health? I am inclined to think it is. The family farm is a way of life for the people who experience it. I realize that people from an urban background have a difficult time grasping this fact, but it is true. There is nothing else like it.

Have you people ever read John Steinbeck's *The Grapes of Wrath*? If you have not, you should take the time to read it, because it would help you understand our feelings for the land. At one point Steinbeck talks about the okies and their feelings toward their land. His statement is rather deep, but is so accurate that I decided I had to share it with you:

The tenant pondered. Funny thing how it is: if a man owns a little property, that property is him; it is part of him, and it is like him. If he owns property only so he can walk on it and handle it and be sad when it is not doing well and feel fine when the rain falls on it, that property is him. In some way he is bigger because he owns it. Even if he is not successful, he is big with his property. That is so. And the tenant pondered more. And let a man get property he does not see, or cannot take time to get his fingers in, or cannot be there to walk on it, why, then the property is the man. He cannot do what he wants; he cannot think what he wants. The property is the man, stronger than he is, and he is small, not big. Only his possessions are big, and he is a servant of his property. That is so too.

That is so, is it not? The man who has a family farm loves his land, and would do everything but die for it—and maybe sometimes even that.

*The Grapes of Wrath* really moved me, not because of its historical value, but because of its bearing on my situation today. All the time I was reading it, I thought to myself, if the Crow rate goes, my family will be forced on the road, just like the okies were in the book. Not surprisingly, I did not like the sensation; it scared me. You see, I have a dream that when I have children they will grow up on the farm and be better people for it.

Steinbeck helped make me see what could happen to my family and the way of life I have grown up with if a change such as the one we are facing occurs. History has a way of repeating itself, but I sincerely hope that with your help the

## [Translation]

Les chemins de fer ont parlé avec les employés du gouvernement fédéral et ont obtenu du matériel roulant sans le payer. Ce sera la même chose si le tarif du Nid-de-Corbeau est supprimé—un autre cadeau du gouvernement. Je pense que le gouvernement fédéral a suffisamment fait pour les chemins de fer sans avoir à supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau pour qu'ils en profitent. Après tout, personne ne s'attend à ce que les cultivateurs fassent de gros bénéfices, pourquoi les chemins de fer devraient-ils en faire?

Pourquoi les gens continuent-ils à cultiver? Ce n'est évidemment pas pour le profit qu'ils en tirent, sinon il y aurait plus d'exploitations agro-industrielles et moins de cultivateurs. Est-ce pour rester en bonne santé? Je commence à croire que c'est pour cela. L'exploitation agricole familiale constitue un mode de vie pour les personnes qui la cultivent. Je comprends que les urbains éprouvent de la difficulté à le réaliser, mais c'est vrai. Rien ne lui ressemble.

Avez-vous déjà lu «Les raisins de la colère» de John Steinbeck? Si vous ne l'avez pas lu, vous devriez prendre le temps de le lire parce que cela vous aiderait à comprendre les sentiments que nous éprouvons pour la terre. Quelque part, Steinbeck parle des paysans de l'Oklahoma et des sentiments qu'ils éprouvent envers leur terre. Ce passage est plutôt lyrique, mais il est si exact que j'ai décidé de vous le lire.

Le locataire médita. C'est drôle comme sont les choses: si un homme possède une petite propriété, cette propriété fait partie de lui et elle est comme lui. S'il possède une propriété ce n'est qu'alors qu'il peut marcher dessus, la cultiver et être triste quand elle ne rapporte pas beaucoup et être heureux lorsque la pluie tombe dessus; cette propriété fait partie de lui. D'une certaine façon, il se sent plus important parce qu'il la possède. Même s'il ne réussit pas, il est important à cause de cette propriété. C'est ainsi. Et le locataire médita encore. Et si un homme possède une propriété qu'il ne voit pas, ou qu'il n'a pas le temps d'y plonger les doigts ou qu'il ne peut visiter pour marcher dessus, alors, la propriété est l'homme. Il ne peut pas faire ce qu'il veut; il ne peut pas penser ce qu'il veut. La propriété est l'homme, plus forte qu'il ne l'est et il est petit, pas important. Ses possessions seules sont importantes et il est le serviteur de sa propriété. C'est ainsi également.

C'est ainsi, n'est-ce pas? L'homme qui possède une exploitation familiale aime sa terre et ferait tout sauf mourir pour elle—et peut-être parfois ferait même cela.

«Les raisins de la colère» m'ont réellement émue, pas seulement à cause de sa valeur historique mais parce qu'il parle de ma situation actuelle. Pendant que je le lisais, je pensais à moi, si le tarif du Nid-de-Corbeau est annulé, ma famille sera forcée de prendre la route, tout comme les gens de l'Oklahoma dans le livre. Il n'est pas surprenant que je n'aie pas aimé cette sensation; j'étais effrayée. Comme vous le voyez, je rêvais que lorsque j'aurais des enfants, ils grandiraient sur la ferme et s'en trouveraient meilleurs.

Steinbeck m'a aidé à réaliser ce qui pourra arriver à ma famille et au mode de vie auquel je suis habituée si une modification comme celle qui nous menace est adoptée. L'histoire a une certaine façon de se répéter mais j'espère



[Texte]

legislation will be withdrawn and this time history will not recur. After all, no one wants to destroy a culture, do they?

**The Chairman:** Thank you.

There are two groups who have not yet been heard from, the National Farmers' Union, Saskatoon, and the National Farmers' Union . . . Which do you represent, sir?

• 1500

**Mr. Harold Trew (Local 613, National Farmers' Union):** I represent Local 613, Mr. Chairman.. We welcome this opportunity to present our position and concerns regarding the proposed changes to the Crow's Nest Pass Agreement in Bill C-155. We submit this brief on behalf of Local 613 of the NFU and the concerned people of our area. We represent 1,150 permit-book holders and we have representation from the Towns of Nippon, Kay River, Arbourville and Hailsham. We have 95 local family memberships. We have been blasted this year with 18 inches of water in a five-week period, so we have quite an amount of flooding in our area. Besides that, this summer we have that problem called wheat-midge, so I do not think we will have to worry about shipping any grain this fall. We are dedicated to the preservation of the individual family farm and the concept of food production. We are the only farm organization which is national, thus representing all farm commodities in a common policy.

The federal government is vitally involved with the unity of our Canadian people; therefore we present our brief with this concern foremost. The railroads are the reason that Canada exists. Government grants and subsidies are the reasons the railways exist. We will attempt to outline briefly the reasons we cannot submit to a change in the Crow's Nest Pass Agreement, and show how it would adversely affect our area if it should go through.

We live in the northeast mixed farming area of Saskatchewan at the end of the branch lines. We represent one of the largest delivery points in the province. Our economy and that of our towns and communities depends on the welfare of the farming community. The recent drop in income of agricultural commodities has already had a noticeable detrimental effect. Any further decline would be disastrous. The proposed rate of five times the Crow by 1990 would mean a direct transfer of approximately \$6 million per year from our rural trading area to the railways. When this occurs it will automatically cause a slump in the economy that will be felt country wide. As I stated, with our being at the end of the railway, any hint of distance-related rates makes us most vulnerable.

Closed railway stations are already a visible example of services which have disappeared here, resulting in a direct loss of three families at each point, and more costly and inadequate

[Traduction]

sincèrement qu'avec votre aide cette loi sera retirée et que l'histoire ne se répètera pas. Après tout, personne ne veut détruire une culture, n'est-ce pas?

**Le président:** Merci.

Il y a encore deux groupes que nous n'avons pas entendus, la *National Farmers' Union* de Saskatoon et la *National Farmers Union* . . . laquelle représentez-vous, monsieur?

**M. Harold Trew (Local 613, Syndicat national des agriculteurs):** Monsieur le président, je représente le local 613. Il nous fait plaisir de venir témoigner ici et de vous faire part de nos préoccupations au sujet des changements proposés à l'entente du Nid-de-Corbeau dans le projet de loi C-155. Nous déposons ce mémoire au nom du local 613 du NFU et des personnes intéressées de notre région. Nous représentons 1,150 détenteurs de permis répartis dans les villes de Nippon, Kay River, Harbourville et Hailsham. Nous comptons 95 filiales locales. Nous avons été inondés cette année sous 18 pouces d'eau dans une période de cinq semaines, ce qui fait que notre région a été passablement sinistrée. En plus de cela, cet été, nous avons dû faire face à ce problème que l'on appelle la cécidomye du blé. C'est pourquoi je ne crois pas que nous aurons à nous préoccuper de l'expédition de grain quelconque cet automne. Nous nous consacrons à la préservation de la ferme familiale individuelle et de la notion de production vivrière. Nous sommes la seule organisation agricole à l'échelle nationale et avons ainsi une politique commune pour tous les produits agricoles.

Le gouvernement fédéral est engagé tout entier dans la lutte pour l'unité du peuple canadien; notre mémoire est donc orienté en fonction de ce grand principe. Le réseau ferroviaire est ce qui unit le Canada. Ces compagnies existent grâce aux subventions que leur accorde le gouvernement. Nous allons essayer de décrire brièvement les raisons pour lesquelles nous ne souscrivons à aucun changement dans les accords du Nid-de-Corbeau et de montrer comment tout changement aurait une influence négative dans notre région.

Nous vivons dans le secteur agricole mixte du nord-est de la Saskatchewan à la fin des voies de service. Nous représentons l'un des plus gros points d'expédition de la province. Notre économie et celle de nos villes et de nos agglomérations reposent sur la santé et la communauté agricole. La chute qu'ont accusé récemment les revenus provenant des produits agricoles a déjà eu des répercussions notoires. Toute nouvelle baisse serait désastreuse. Le tarif proposé de cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau d'ici 1990 se traduirait par un transfert direct d'environ 6 millions de dollars par année de notre région rurale vers les compagnies de chemin de fer. Si jamais cela se fait, cela entraînera automatiquement un effondrement de l'économie qui se fera sentir dans tout le pays. Comme je l'ai dit, étant donné que nous nous trouvons au bout des voies de service, l'idée même de tarif établi en fonction de la distance nous rend très vulnérables.

Les stations de chemin de fer fermées sont déjà un signe évident des services que nous avons perdus ici, phénomène qui a entraîné la perte directe de trois familles à chaque point et

## [Text]

service. Our small towns and villages cannot remain viable with any decline in population and commerce, which would be inevitable if the statutory Crow rates were changed.

Our second example presented is taken from the October 26, 1979, reference letter from the Canadian National Railway to the Kay River Consumers Co-operative Association. This letter was in regard to a siding agreement, No. 1445-1961 covering spur trackage which was rented annually to them for \$70.26. Suddenly on January 1, 1980, they were informed that their annual rate would be increased to \$1,116, and that it would be reviewed and revised annually. Considering that the Co-Op association had provided the construction material and labour for building this spur, this seemed a very arbitrary charge. Needless to say, this formidable increase of 784%, plus paying full compensatory rate on products, just could not be paid. Membership would be faced with higher costs. This is a distinct possibility of what would be in store for grain producers with the implementation of Bill C-155.

The third example we wish to present is the cost of a 3-tonne truck now compared to 1975 prices. In 1975, it took 2,450 bushels of No. 3 Red Wheat to buy a 3-ton truck. Today, it takes 7,275 bushels of wheat to buy a new 3-tonne truck. In terms of purchasing power, the farmer has to produce three times as much wheat to purchase the truck. Besides this there is an added cost to production and three times as much freight. An example of this is that 2,450 bushels of wheat times 13.5¢, which is what the Crow rate is at our point, would cost \$330.75, and 7,275 bushels of wheat times 13.5¢ is \$982. This shows the terrible effect of the increase in machinery and freight costs to the farmers.

The railways would not tolerate such an increase. Railways in western Canada originally were made to serve the people as an instrument of national policy. Farmers in the European Economic Community receive massive subsidies. American farmers receive substantial aid.

If the Crow rate was meant originally to protect farmers from monopoly of the railways in 1925, the reasoning is still solid. Our products are a captive market. We cannot pass on their costs of production to the consumer. In this area farmers are already in a desperate situation trying to cope with increased costs and low prices for grain. This also applies to the Nippon and adjoining towns.

Grain is one of Canada's most vital exports. Is it logical that farmers should pay for the entire transportation of the grain? In fact, to remain viable and, in direct competition with other countries, we wonder if there should be any freight cost to producers at all.

## [Translation]

qui s'est traduit par des services plus coûteux et insuffisants. Nos petites villes et nos villages ne peuvent plus survivre lorsque la population baisse et le commerce décline, ce qui serait inévitable si les tarifs statutaires du Nid-de-Corbeau étaient changés.

Le deuxième exemple que nous donnons est tiré de la lettre du 26 octobre 1979 envoyée par le Canadien national à l'Association coopérative des consommateurs de Kay River. Cette lettre porte sur l'entente des voies de service numéro 1445-1961 concernant l'embranchement qui leur était loué annuellement pour la somme de \$70.26. Soudainement le 1<sup>er</sup> janvier 1980, l'Association est informée que le tarif annuel passe à \$1,116 et que ce tarif serait sujet à une révision annuelle. Si l'on tient compte que l'association coopérative a fourni les matériaux de construction et la main-d'oeuvre pour cet embranchement, cela semble un tarif très arbitraire. Inutile de dire que cette formidable augmentation de 784 p. 100 qui vient s'ajouter au paiement de tarif compensatoire entier sur des produits ne pouvait pas être payée. Les membres auraient alors à déboursier des frais supérieurs. C'est là l'une des possibilités qui attendent les producteurs de grain advenant l'adoption du projet de loi C-155.

Le troisième exemple que nous désirons porter à votre attention est celui du coût d'un camion de 3 tonnes aujourd'hui par rapport aux prix de 1975. En 1975, il fallait 2,450 boisseaux de blé roux n° 3 pour acheter un camion de 3 tonnes. Aujourd'hui il en faut 7,275 boisseaux. En terme de pouvoir d'achat, le cultivateur doit aujourd'hui produire trois fois plus de blé pour acheter le même camion. En outre, il y a des frais qui viennent s'ajouter à la production et trois fois plus de volume à transporter. Un exemple: 2,450 boisseaux de blé fois 13.5 cents, ce qui est le tarif du Nid-de-Corbeau à l'endroit où nous nous trouvons, coûteraient \$330.75, et 7,275 boisseaux de blé fois 13.5 cents coûteraient \$982. Cela montre bien l'effet néfaste de l'augmentation des coûts de la machinerie et du transport sur l'entreprise agricole.

Jamais les compagnies de chemin de fer ne toléreraient une telle augmentation. À l'origine, les compagnies de chemin de fer dans l'Ouest du Canada devaient servir les gens, à titre d'instrument de politique nationale. Les agriculteurs de la communauté économique européenne sont massivement subventionnés. Les agriculteurs américains reçoivent une aide substantielle.

Si le tarif du Nid-de-Corbeau avait pour but à l'origine de protéger les cultivateurs du monopole des compagnies de chemin de fer en 1925, il me semble que le raisonnement vaut encore. Nos produits sont un marché captif. Nous ne pouvons transférer nos coûts de production aux consommateurs. Dans cette région, les cultivateurs se trouvent déjà dans une situation désespérée à essayer de faire face aux frais de production accrus et à la baisse du prix des grains. Cela vaut également pour la ville de Nippon et les villes adjacentes.

Les céréales sont l'une des exportations les plus importantes pour le Canada. Est-il logique que les cultivateurs doivent payer entièrement les frais de transport de ces céréales? En fait, pour demeurer viables et pourquoi concurrencer les autres



## [Texte]

Our economy is directly dependent upon agriculture. Canadians benefit from \$4.2 billion worth of foreign exchange by grain exports made possible by the Crow rate. If railways are losing money in hauling grain, the entire nation—not just the farmers—should pay for any “proven” losses. The downturn in the economy has resulted in increased costs in this area.

The following table shows 1981 costs as compared to 1982 costs. I must explain these figures were taken from the costs of our own members in the local. We took an evaluation. Petroleum products are up 116%. Fertilizer products are up 145%. Chemicals are up 117%. Interest payments are up 198%. This results in a decline in net arm income of 59% from the 5-year period between 1978 to 1982. Our rural municipalities, Nos. 456, 457, 486 and 487, are opposed to any changes to the freight rates. The added burden of additional upkeep of roads due to heavy loads will force the ratepayers into extra costs.

We make reference to the impact of increased grain movements on the railroads in the 1980s by Jim Webster, 1982, former Deputy Minister of Rural Affairs:

The increased cost to each ratepayer in Saskatchewan will be \$3,670.

Another vital concern to us in our area is the Hudson Bay port. It was not mentioned in federal plans to upgrade the rail system. The western transportation initiative policy was dedicated to spend money only on mainline expansion and not at Churchill or on branch lines. The improvements needed on this line, we are told, would cost \$15 million. This is a very small price to pay to increase shipments three times. Also, had one more ship been loaded from this point last year, it would have shown a profit.

This information is of grave concern to us since we are at the end of the railway line, and we feel we must bring this to your attention. If we could utilize this point to the fullest from the northeast area, Block 27, shipping point, we would realize a saving of \$7,550,628. This is one-half of the money needed to bring improvements to that line. The decision limiting the price of coal in the Dominion Coal block could be repealed without touching the Crow rate agreement.

We are in agreement with the aim of improving our railway system as recommended by the Hall commission—especially, the main rail line through the Rocky Mountains—but not at the expense of the farmers and the taxpayers of Canada. The government allotment of \$930 million should be divided as follows: \$380 million for railway operating costs; \$550 million

## [Traduction]

pays, il ne devrait peut-être même n'y avoir aucun frais de transport pour les producteurs.

Notre économie dépend directement de l'agriculture. Les exportations de céréales rendues possibles grâce au tarif du Nid-de-Corbeau rapportent 4.2 milliards de dollars en devises étrangères aux Canadiens. Si les compagnies de chemin de fer perdent de l'argent en transportant ces grains, c'est tout le pays et non uniquement les agriculteurs qui devraient payer pour les pertes «prouvées». La récession économique a entraîné une augmentation des coûts dans cette région.

Le tableau suivant donne les coûts de 1981 comparés aux coûts de 1982. Disons tout de suite que ces chiffres ont été établis à partir des coûts qu'ont eu à supporter nos propres membres dans le local. Nous avons fait une évaluation. Les produits pétroliers ont grimpé de 116 p. 100. Les fertilisants, de 145 p. 100. Les produits chimiques, de 117 p. 100. Les paiements d'intérêts, de 198 p. 100. Cela se traduit par une chute de 59 p. 100 du revenu agricole net pour la période de 5 ans entre 1978 et 1982. Nos municipalités rurales les numéros, 456, 457, 486, et 487 sont opposés à tout changement dans les tarifs de transport. Le poids additionnel que représente l'entretien supplémentaire des routes attribuables à la circulation lourde entraînera d'autres frais encore pour ceux qui doivent payer le tarif.

Nous faisons référence à l'impact de l'augmentation du mouvement des grains par chemin de fer dans les années 1980 dont parle Jim Webster, 1982, ancien sous-ministre des affaires rurales:

L'augmentation des coûts pour chaque personne qui paie le tarif en Saskatchewan sera de \$3,670.

Une autre de nos grandes préoccupations dans la région est le port de la baie d'Hudson. Les projets fédéraux ne font pas mention d'une amélioration du réseau ferroviaire. La politique du transport dans l'Ouest ne devait consacrer des sommes d'argent que pour l'expansion de la voie principale et non pour les voies qui se trouvent à Churchill ou pour les voies de service. Les améliorations qu'il faudrait apporter à cette voie coûteraient, nous a-t-on dit, 15 millions de dollars. Cela est très peu pour multiplier par trois les expéditions. Ainsi, s'il y avait un eu un seul bateau de plus qui aurait pu être chargé dans ce port l'année dernière, il y aurait eu des profits.

Cela est très grave pour nous étant donné que nous nous trouvons à la fin de la voie de chemin de fer et c'est pourquoi nous devons porter cela à votre attention. Si nous pouvions utiliser ce point d'expédition à son maximum à partir du secteur nord-est, bloc 27, nous ferions des économies de \$7,550,628. Cela représente la moitié de l'argent nécessaire pour améliorer la voie. La décision limitant le prix du charbon dans le bloc de la Dominion Coal pourrait être abrogée sans que l'on touche à l'entente sur le tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous sommes d'accord qu'il faut améliorer notre réseau ferroviaire tel que recommandé par la Commission Hall—notamment la voie principale qui passe dans les montagnes Rocheuses—mais non aux frais des agriculteurs et des contribuables canadiens. L'allocation de 930 millions de dollars qu'accorde le gouvernement doit être divisée comme

## [Text]

equity investment to include branch line rehabilitation, purchasing grain hopper cars, upgrading main lines with tunnels, and not forgetting the upgrading of the Churchill line. This would create 85,000 jobs in the next decade, as Pepin recommends. We were given assurance by the Prime Minister that there would be no change in the Crow without a consensus in western Canada. Is the democratic process still alive in Canada?

In conclusion, we must protect the fundamental principle of the Crow fixed rate for the producer, and equal rate for equal distance, in the statute. If this goes, small towns like Kay River will fold and consequences will spread like cancer across Saskatchewan. Please listen! Thank you.

• 1510

**The Chairman:** Thank you, Mr. Trew. I will now call on the spokesperson for the Saskatoon local of the National Farmers' Union.

**Mr. Arnold Scott (Local 649, National Farmers' Union):** My name is Arnold Scott and, like Mr. Trew, I too come from northern Saskatchewan. We were the victims of CN-CP telex, I guess, the same as everybody else, or a lot of the others here. We never got a reply whatsoever to our telegram to Mr. Dionne and did not know if we would be given the chance to speak and we greatly appreciate that you have given us this consideration, seeing the mix-up, and so I will proceed.

The Gilson report and subsequent parliamentary discussion created a smoke screen which has effectively served to divert attention from the number one question at hand, namely should the statutory Crow rate be eliminated. We see many special-interest groups, each with their own particular set of circumstances, presently arguing over various methods of administering a handout to the railways when in fact it is in the very interests of the majority of these groups that the Crow be retained.

We of the National Farmers' Union, Local 649 of the rural municipality of Torch River 488, categorically oppose any changes to the statutory Crowsnest freight rate. Rationale for the emergence of the Crow structure is well known and this brief will not dwell on those aspects. Certainly in the subsequent years we have seen dramatic changes in all facets of operating methods and costs within the transportation and farming industry. Yet the basic precept for establishing the Crow rate exists as much today as in yesteryear; that is, the true cost of shipping grain versus the price received for grain. Abolishment of the Crow represents a swing toward the user-pay concept which will, of course, adversely affect this ratio of shipping costs—price received for grain.

## [Translation]

suit 380 millions de dollars devraient aller pour les frais de fonctionnement des chemins de fer; 550 millions de dollars de placements en actions incluant la restauration de la voie principale, l'achat de wagons-trémies pour les grains, l'amélioration des voies principales passant dans des tunnels, sans oublier l'amélioration de la voie de Churchill. Cela permettrait de créer 85,000 emplois dans la prochaine décennie, tel que recommandé par M. Pépin. Le Premier ministre nous a assurés qu'il n'y aurait aucun changement au tarif du Nid-de-Corbeau sans qu'il y ait consensus dans l'Ouest du Canada. Le processus démocratique existe-t-il toujours au Canada?

En conclusion, nous devons protéger le principe fondamental du tarif fixe du Nid-de-Corbeau pour la production et celui du tarif égal pour une distance égale qui figure dans la loi. Si cela disparaît, les petites villes comme Kay River disparaîtraient et les conséquences de ce phénomène se multiplieront comme un cancer dans toute la Saskatchewan. Écoutez-nous s'il vous plaît! Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Trew. J'invite maintenant le porte-parole de la section de Saskatoon du Syndicat national des cultivateurs.

**M. Arnold Scott (section 649, Syndicat national des cultivateurs):** Je m'appelle Arnold Scott et, comme M. Trew, je viens du nord de la Saskatchewan. Nous avons été victimes du télex du CN-CP, je crois, comme tout le monde, ou au moins beaucoup d'autres personnes qui sont ici. Nous n'avons jamais reçu de réponse au télégramme que nous avons envoyé à M. Dionne et nous ne savions pas si l'on nous permettrait de témoigner et nous apprécions beaucoup que vous nous l'ayez permis, malgré les malentendus; je vais donc commencer.

Le rapport Gilson et les débats parlementaires subséquents ont servi à détourner l'attention du problème primordial, c'est-à-dire le tarif du Nid-de-Corbeau devait-il être éliminé. De nombreux groupes d'intérêt discutent actuellement des diverses méthodes d'allouer des subventions aux chemins de fer lorsqu'en fait, c'est dans l'intérêt de la majorité de ces groupes que le Nid-de-Corbeau soit maintenu.

Nous, du Syndicat national des cultivateurs, section 649 de la municipalité rurale de Torch River 488, nous opposons catégoriquement à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau prescrit par la Loi. Les raisons de l'apparition de la structure du Nid-de-Corbeau sont bien connues et je ne reviendrai pas sur ces aspects. Nous avons certainement été témoins, les années suivantes, des modifications énormes à tous les pans des méthodes et des coûts d'exploitation dans l'industrie du transport et de l'agriculture. Pourtant le fondement du tarif du Nid-de-Corbeau est aussi vrai aujourd'hui qu'il l'était hier; c'est-à-dire, le coût réel du transport des grains par rapport au prix reçu pour ce grain. L'abolition du Nid-de-Corbeau représente une bifurcation vers le concept d'utilisateur défrayant les coûts ce qui, bien sûr, modifiera de façon négative ce rapport: coûts du transport—prix reçu pour le grain.



*[Texte]*

It is the perception of our local that there is a strong consensus on the Prairies for an upgraded transportation system. The present margin of profit in producing grain does not enable the farmer to bear the share of these costs as envisioned by the Pepin plan. Grain prices have remained relatively stable during the past 10 years, yet costs have increased dramatically. A quick look at the consumer price index trend during this period shows that it cost approximately \$2.50 today to purchase what \$1 would purchase in 1971. It shows that the farmer was left well behind during the decade in which most Canadians realized tremendous salary increases. We reiterate that the farmer cannot bear the burden of paying increased transportation costs.

The impact of changing the Crow would be far-reaching and devastating to the prairie economy. The erosion of farm income alluded to previously has already had adverse effects on the local and national economies. Taking more money from the farmers' pockets will only worsen the situation. It is a safe bet that Massey Ferguson, Co-op Implements and White would not have experienced financial difficulty had the price of grain and other agricultural commodities followed the consumer price index trend. Can you imagine the prosperity on the Prairies if the price of wheat was sitting at \$12 a bushel?

The federal government must take a realistic look at farm income past and present. A cost study on the price of producing a bushel of grain, such as the Snavley commission conducted, on the cost of transporting grain by rail is essential. This study should also determine the type and degree of subsidies that should be established to ensure a suitable profit margin for producing grain. Our suggestion is that the price of grain be linked to the consumer price index.

Rail and government spokesmen argue that the business and construction activity associated with upgrading the transportation system will create an enhanced economic climate on the Prairies. This is certainly true to a degree, but it can be more realistically be compared to a boom-bust cycle that will generate economic growth on a one-time basis for the most part. Since the first sod was turned, grain has been the economic mainstay of the Prairies and geography dictates that it always will be. The lifeblood of our economy on the Prairies must be protected. Keep the Crow.

Turning to specific concerns which are common to members of our local: In 1973 the price of a bushel of wheat paid for 18 gallons of diesel fuel. In 1982 the same bushel will buy only 2.5 gallons of fuel. This represents an approximate 700% cost increase for fuel in a relatively short period. Fertilizer, chemical and farm machinery costs have skyrocketed to say the least, roughly 300% to 400% in the past 10 years. High and unstable interest rates are a major deduction for an individual who has to borrow large sums of money. Discussions with some of the banking firms in our municipality show that 80% of the bank loans are to farmers. In 20% of the loan situations

*[Traduction]*

C'est l'avis de notre section qu'un fort consensus se dégage dans les Prairies pour un système de transport amélioré. La marge actuelle de profit lors de la production du grain ne permet pas aux fermiers de partager ces coûts comme l'avait prévu le plan Pepin. Les prix du grain sont demeurés relativement stables ces dix dernières années, les coûts se sont pourtant accrus de façon incroyable. La tendance de l'indice des prix à la consommation pendant cette période montre qu'il en coûte environ 2.50 dollars aujourd'hui pour acheter ce qu'on pouvait se procurer avec 1 dollar en 1971. Cela indique que le fermier est demeuré bien en arrière pendant la décennie où la plupart des Canadiens ont connu des augmentations de salaire énormes. Nous répétons que le fermier ne peut pas supporter le fardeau de coûts de transport accrus.

L'impact de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau aurait des effets dévastateurs et importants pour l'économie des Prairies. L'érosion des revenus des fermiers, à laquelle nous avons fait allusion précédemment, a déjà eu des effets néfastes sur les économies locales et nationales. Prélever de l'argent des poches des fermiers ne fera qu'empirer la situation. On peut dire sans peur de se tromper que Massey Ferguson, Co-op Implements et White n'auraient pas connu de difficultés financières si le prix du grain et des autres produits agricoles avaient suivi la tendance de l'indice des prix à la consommation. Pouvez-vous imaginer la prospérité des Prairies si le prix du blé était de 12 dollars le boisseau?

Le gouvernement fédéral doit regarder de façon réaliste le revenu des fermiers passé et actuel. Une étude de coûts du prix de production d'un boisseau de grain, comme celle qu'a effectuée la Commission Snavely, sur le coût du transport des grains par chemin de fer est essentielle. Cette étude devrait également déterminer le type et le montant des subventions qui devraient être créées pour assurer une marge de profit adéquate aux producteurs de grain. Nous suggérons que le prix du grain soit lié à l'indice des prix à la consommation.

Des porte-parole des chemins de fer et du gouvernement sont d'avis que l'activité commerciale et de construction associée à l'amélioration du système de transport créera un climat économique amélioré pour les Prairies. Cela est certainement vrai dans une certaine mesure, mais cela pourrait être comparé de façon plus réaliste à un cycle qui entraînera la croissance économique, puis son déclin. Depuis que la première motte de terre a été retournée, le grain a été le soutien économique des Prairies et, parce que la géographie en a décidé ainsi, il le sera toujours. Le cœur de notre économie des Prairies doit être protégé. Conservez le Nid-de-Corbeau.

Et maintenant, abordons les inquiétudes qui sont communes aux membres de notre section. En 1973, le prix d'un boisseau de blé permettait d'acheter 18 gallons de carburant diesel. En 1982, le même boisseau ne permettait d'acheter plus que 2.5 gallons de carburant. Cela représente une augmentation de coût d'environ 700 p. 100 pour le carburant sur une période relativement courte. Les coûts des fertilisants, des produits chimiques et des instruments agricoles ont monté en flèche, c'est le moins qu'on puisse dire, d'environ 300 p. 100 à 400 p. 100 ces dix dernières années. Des taux d'intérêt élevés et instables n'incitent pas du tout une personne à emprunter

[Text]

farmers are on the verge of bankruptcy. I would like to pause there, sir.

After the announcement this morning that there will be no final payment on the crop year of 1981-1982 by the Wheat Board, I am quite sure there will be some of this 20% at the bank's door tomorrow morning, not by their choice but by the banks.

Thirty per cent of the farmers are in financial difficulty and the other 50% cannot stand additional costs without being forced into one of the previously mentioned categories. The price of grain has not changed appreciably over the past decade. It is only changes in farming practices to increase production and the use of cost-cutting measures, such as reducing capital expenditures for equipment, that has enabled many farmers to remain in the business.

It might seem that the one concern alluded to in the brief is farm viability. The issue is much deeper, however. Ninety-five per cent of the businesses in our municipality carry signs on their premises which voice retention of the Crow. The knowledge is there that the Pepin plan represents severe loss of revenue across the Prairies. Only through strong consumer spending can our prairie economy survive. The consumer in this case is the farmer. It is a well-known economic theory that money turns over several times; I believe it is 4.4 times that the dollar from the farm turns over. Handing over huge sums directly to the railways represents a drain on the Canadian economy, particularly within the agricultural community. The CPR and the CNR purchase little farming equipment.

We are distressed by the fact that the government sees fit to try to guarantee the railways a 22% return on their investment. Farmers would be most happy to receive even a 20% return. We request equal consideration.

Killing the Crow carries the possibility of many undesirable trends downstream. Although somewhat intangible at this date, the stage will be set for branch line abandonment by the railways, loss of the family-farm concept, a trend to larger corporations taking over farming operations on the Prairies, a consolidated grain handling system comprised of inland terminals on main rail lines only, increased trucking and storage costs, elimination of the Canadian Wheat Board and the disappearance of small communities. This need not happen, nor should it happen. Such trends are not in the best interests of Canadians but serve only the interests of a few large corporations.

In summary we propose that (a) a government commission be appointed to study farm costs and profit trends over the past 10 to 15 years; (b) the government establish a system of subsidies for agricultural commodities to provide the degree of profit margin necessary to sustain a healthy, stable farm economy in Canada; and (c) the Crow statute be retained.

[Translation]

d'importantes sommes d'argent. Certaines des banques de notre municipalité nous ont déclaré que 80 p. 100 des prêts bancaires sont des prêts à des fermiers. Et dans 20 p. 100 des cas, les fermiers sont au bord de la faillite. J'aimerais faire une pause ici, monsieur.

Après avoir appris ce matin qu'il n'y aurait pas de paiement final pour l'année de culture 1981-1982 par la Commission canadienne du blé, je suis pas mal certain qu'il y aura de ces 20 p. 100 à la porte de la banque demain matin, non pas par choix mais à cause des banques.

Trente p. 100 des fermiers ont des difficultés financières et l'autre 50 p. 100 ne peut faire face à des coûts additionnels sans se retrouver dans l'une des catégories que je viens de mentionner. Le prix du grain n'a pas varié de façon appréciable ces dix dernières années. Ce n'est que grâce à des modifications des pratiques agricoles pour accroître la production et à l'utilisation de mesures pour réduire les coûts, notamment la diminution des dépenses de capitaux pour de l'équipement, que de nombreux fermiers ont pu continuer à vivre.

Il pourrait vous sembler que le seul problème sur lequel nous nous sommes penché dans ce mémoire est la viabilité des fermes. Mais le problème est beaucoup plus profond. Quatre-vingt-quinze p. 100 des commerces de notre municipalité arborent des affiches qui prônent le maintien du Nid-de-Corbeau. Nous savons que le plan Pepin représente des pertes de revenu importantes pour toutes les Prairies. Seule une dépense accrue des consommateurs peut sauver notre économie. Le consommateur dans ce cas est le fermier. Il est bien connu que l'argent a un effet multiplicateur; je crois que celui des exploitations agricoles est de 4.4. Des subventions énormes versées directement aux compagnies de chemin de fer saigneraient l'économie canadienne, en particulier la communauté agricole. Le CP et le CN achètent peu d'équipement agricole.

Cela nous inquiète de voir que le gouvernement trouve normal de garantir un retour d'investissement de 2 p. 100 aux chemins de fer. Les fermiers seraient des plus heureux de recevoir même un retour de 20 p. 100. Nous demandons l'égalité.

La disparition du Nid-de-Corbeau entraîne la possibilité de nombreuses tendances néfastes. Bien que cela soit intangible à ce jour, ce sera le début de l'abandon de voies de service par les chemins de fer, la perte du concept des exploitations agricoles familiales, la tendance vers la prise en charge d'opérations familiales par des compagnies plus importantes dans les Prairies, un système de manutention des grains consolidé, composé de terminaux situés seulement sur les voies principales, l'accroissement des coûts du camionnage et de stockage, la disparition de la Commission canadienne du blé et la disparition des petites communautés. Et cela n'a pas à être. Ces tendances ne sont pas dans l'intérêt des Canadiens mais ne servent que les intérêts de quelques groupes importants.

Nous proposons donc que: a) une commission gouvernementale soit mandatée pour étudier les tendances des coûts et des profits agricoles ces 10 ou 15 dernières années, b) le gouvernement mette sur pied un système de subventions pour les produits agricoles pour garantir le profit nécessaire au



[Texte]

Mr. Chairman, I have an addendum to this brief which I would ask that you allow me to read.

**The Chairman:** Proceed.

**Mr. A. Scott:** Another concern of the National Farmers' Union, Local 649, is the government's rehabilitation program for the railways. The rail line in the White Fox subdivision was upgraded in 1978 and 1979, and the rehabilitation was done with used rail ties. Pictures are submitted to substantiate this. Approximately \$1.7 million was spent on this line which is 50 to 60 miles long. A mere four years later, the track is now in the same condition as before the upgrading.

• 1520

Does the government monitor the quality of work done by the railways under the rehabilitation program, or is the money handed out in a Santa Claus way?

We view this as an irresponsible use of public money by both the railways and the government. We say a national rail system is the only thing so this kind of a rip-off does not occur.

In closing, I would like to say the consensus in western Canada is to retain the present statutory Crow rate.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, a point of order.

**The Chairman:** Yes, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I wonder if we could find a way to acquire those photographs so they could be reproduced in our minutes of this meeting.

**Mr. A. Scott:** I would like to hand them in to you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much.

Is there a representative from the Saskatoon local of the National Farmers' Union?

That completes the presentations from this group. Questions? There will be one questioner from each party. Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I would like to ask a question of the senior Mr. Ross. He raised the point about the possibility of the export of grain through the United States as a very real possibility. I would like to know what evidence you have that such a situation might actually occur in the future.

[Traduction]

maintien d'une économie agricole stable et saine au Canada, et c) le Nid-de-Corbeau soit maintenu.

Monsieur le président, j'ai ici une annexe à ce mémoire et j'aimerais que vous me permettiez de le lire.

**Le président:** Allez-y.

**M. A. Scott:** Une autre préoccupation de la section 649 du Syndicat national des cultivateurs est le programme de réaménagement du gouvernement pour les chemins de fer. La ligne de chemin de fer dans la subdivision de White Fox a été améliorée en 1978 et 1979 et les réparations ont été effectuées à l'aide de vieilles traverses. J'ai des photographies ici qui le prouvent. Environ 1.7 millions de dollars ont été dépensés pour cette ligne, qui mesure entre 50 et 60 milles. À peine quatre années plus tard, la voie est à nouveau dans le même état qu'avant les réparations.

Est-ce que le gouvernement surveille la qualité des travaux effectués par les chemins de fer dans le cadre du programme de réaménagement ou ne fait-il que distribuer de l'argent comme s'il était le père Noël?

Nous considérons qu'il s'agit d'une utilisation irresponsable des deniers publics à la fois par les chemins de fer et par le gouvernement. Nous soutenons qu'un réseau ferroviaire national est la seule solution pour que ce genre de vol organisé ne se produise pas.

En terminant, j'aimerais dire qu'il existe dans l'Ouest du Canada un consensus pour maintenir le tarif statutaire actuel du Nid-de-Corbeau.

Merci.

**Le président:** Merci.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Oui, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je me demande si nous pourrions trouver une façon d'obtenir ces photographies pour qu'elles puissent être reproduites dans les procès-verbaux de cette réunion.

**M. A. Scott:** J'aimerais vous les remettre à vous, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup.

Y a-t-il un représentant de Saskatoon du Syndicat national des agriculteurs?

Cela termine les représentations de ce groupe. Des questions? Une personne de chaque groupe aura droit de poser des questions. Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Ross. Il a soutenu que la possibilité d'exporter du grain par les États-Unis est une possibilité très réelle. J'aimerais savoir sur quelles preuves vous vous fondez pour soutenir qu'une telle situation puisse se produire à l'avenir.

[Text]

**Mr. E. Ross:** Mr. Reid, first of all, in 1966, before Cargill Grain bought National Grain, I saw a blueprint of a map encircling the areas of 50 to 100 miles' radius where the plan was to have an elevator service or an inland terminal service for that area and also a store for farm inputs. Since that time Cargill has bought National Grain, and if the Crow rates go that plan will become a reality. I have that at home; I do not have it here.

Another thing is that the inland terminals in Saskatchewan are coinciding with the inland terminals on the other side of the line.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The reason I asked that question is that it was raised in Winnipeg and we asked for a breakdown of the costs that would be involved. The costs that we were given of a rail-barge system to New Orleans amounted to \$40.89 for a tonne of grain. If you went all rail costs to New Orleans, that cost would become \$43.32. If we gave the railways everything they asked for, which is the full compensatory rate including a full contribution to constant costs—in other words, what one might call the worst possible case that could befall—then the rail from Weyburn to Thunder Bay, the rail-lake transfer, the lake freight to Montreal works out to \$42.21. If you go on the same basis—again, the full compensatory costs to the railways including full contribution to constant costs, which is not in the legislation—it would be all rail from Weyburn to Vancouver \$34.93. That would be for 1983. So on that basis you become competitive with rail-barge to New Orleans with the rail-lake costs to Montreal. You are not competitive at all if it is all rail to New Orleans. But the cases presented in Bill C-155, the Crow coming into effect, we still have the \$40.89 rail-barge cost to New Orleans and we still have the all rail cost to New Orleans at \$43.32, but the rail-lake cost to Quebec or to Montreal—and this is with the Crow as proposed in Bill C-155—is \$23.12. It is a big drop from the \$42.21, and the rail costs to Vancouver are \$7.32 instead of \$34.93.

Where do you see the danger in terms of the discrepancy and the continuation of a very substantial Crow subsidy that would be lost if you moved the grain to the south through the U.S. markets?

**Mr. E. Ross:** First of all, you do not only see the loss of the Crow subsidy, but what you see is the control of the grain, and under some of the laws in the United States, for one example, public law 480, where it does not matter what the cost is, it is subsidized by the ratepayer, and right now . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** These figures include the subsidy that is included in the Mississippi barge. It is already

[Translation]

**M. E. Ross:** Monsieur Reid, en premier lieu, en 1966, avant que Cargill Grain achète National Grain, j'ai vu un bleu d'une carte où étaient encerclées les régions dans un rayon de 50 à 100 milles qui devaient être dotées d'élévateurs, de gares de tête de ligne et d'installations pour les dotations agricoles. Depuis cette époque, Cargill a acheté National Grain et si les tarifs du Nid-de-Corbeau sont abolis, ce plan deviendra réalité. J'ai ce document chez moi; je ne l'ai pas ici.

Autre chose: Les terminus terrestres de la Saskatchewan coïncident avec ceux qui sont situés de l'autre côté de la frontière.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'ai posé cette question parce qu'elle a été soulevée à Winnipeg et nous avons demandé une répartition des coûts qui seraient engagés. On nous a dit qu'il en coûterait \$40.89 pour une tonne de grains transportés par le système de barges et de chemins de fer jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Par le chemin de fer seulement jusqu'à la Nouvelle-Orléans, il en coûterait \$43.32. Si nous donnions aux chemins de fer tout ce qu'ils demandent, c'est-à-dire plein tarif compensatoire incluant une pleine contribution pour les coûts constants, en d'autres mots, on pourrait dire le pire cas possible à survenir, le transport par voies ferrées de Weyburn à Thunder Bay, le transfert voies ferrées-lacs, le transport par les lacs jusqu'à Montréal coûterait \$42.21. Si vous continuez sur la même base, encore une fois, tous les coûts compensatoires par les chemins de fer incluant la pleine contribution pour les coûts constants, ce qui n'est pas dans le projet de loi, le transport de Weyburn à Vancouver, uniquement par chemins de fer, coûterait \$34.93. Cela serait pour 1983. Donc sur cette base, le système chemins de fer-barges jusqu'à la Nouvelle-Orléans est concurrentiel avec celui du chemin de fer-lacs jusqu'à Montréal. Vous n'êtes pas du tout concurrentiel si vous utilisez uniquement le chemin de fer jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Mais les cas présentés dans le projet de loi C-155, le Nid-de-Corbeau entrant en vigueur, nous avons toujours les frais de \$40.89 pour le système chemins de fer-barges jusqu'à la Nouvelle-Orléans et il en coûte toujours \$43.32 jusqu'à la Nouvelle-Orléans pour le chemin de fer uniquement, mais le coût pour les chemins de fer-lacs jusqu'à Québec ou jusqu'à Montréal, et cela avec le tarif du Nid-de-Corbeau proposé dans le projet de loi C-155, s'élève à \$23.12. C'est une diminution importante par rapport à \$42.21 et les frais de chemins de fer jusqu'à Vancouver sont de \$7.32 au lieu de \$34.93.

Où voyez-vous le danger de perte, en fonction de l'écart et de la perpétuation des subventions du Nid-de-Corbeau très considérables, si vous transportez le grain vers le sud par les marchés américains?

**M. E. Ross:** En premier lieu, vous ne voyez pas seulement la perte de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais ce que vous voyez est le contrôle des grains, et en vertu de certaines lois américaines, par exemple, la loi publique 480, où le coût importe peu, cela est subventionné par les payeurs de tarif, et actuellement . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ces chiffres comprennent la subvention qui est comprise dans la barge du Mississippi.



[Texte]

calculated. I will give you a copy of this after we have had our exchange.

**Mr. E. Ross:** I do not have a copy of this, but the end result is the control of the grain so they eliminate the Canadian competition through the Wheat Board on the international market. In order to go that way the grain merchants work into public laws in the United States—one of the laws is public law 480 whereby the company is subsidized through the ratepayers, and then even . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Something like our Crow rate.

**Mr. E. Ross:** Yes, but it is not done on the farmer basis; the subsidies go to the companies.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Could I direct a question to the spokesman for Local 613, Mr. Trew?

In your comments you went on at great length about the freight rate being five times Crow by 1990. The bill also provides that phasing in to a point where in 1985-1986 the freight rate will be two times Crow. Having regard to the increases in elevation charges and fuel costs and other input costs, and recognizing that in total it all represents a very difficult problem for the producers, do you think that as a producer you could live with a freight of two times Crow as is proposed to be reached in 1985-1986?

**The Chairman:** Mr. Trew.

**Mr. Trew:** Yes, Mr. Chairman, as in our presentation we have said in page . . . I will just check here for a minute. I cannot pick it right now, but we said that we do not feel that the farmer should be paying any of the freight costs now so we feel the Crow rate is non-negotiable.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. de Jong.

• 1530

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

I would also like to congratulate the presenters of the briefs on some excellent briefs. They were intelligent, they were eloquent. They are obviously people fighting for their livelihoods and for their communities.

I would like to direct the question to Mr. Gordon Hamblin of Local 625. Much of that district, Mr. Chairman, is in my constituency of Regina East.

In your submission, sir, on page 2 and 3, you talk about the possible benefits or lack thereof to the cattle producers. Would you say that in your district the cattle producers, on the whole, are opposed to the changes of the Crow or are they in favour of the proposed legislation?

[Traduction]

C'est déjà calculé. Je vous remettrai une copie de ce document après notre entretien.

**M. E. Ross:** Je n'ai pas de copie de ce document, mais le résultat final est le contrôle des grains, donc la concurrence canadienne est éliminée par la Commission canadienne du blé sur les marchés internationaux. Pour ce faire, les marchands de grains utilisent les lois publiques des États-Unis, l'une d'elles est la loi publique 480 où la compagnie est subventionnée par les payeurs des tarifs, et puis même si . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Quelque chose qui ressemble à notre tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. E. Ross:** Oui, mais cela n'est pas au niveau de l'agriculteur; les subventions vont aux compagnies.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Pourrais-je poser une question au représentant du local 613, monsieur Trew?

Dans vos commentaires, vous avez longuement élaboré sur le tarif du transport pour soutenir qu'il serait cinq fois plus élevé que celui du Nid-de-Corbeau en 1990. Le projet de loi prévoit également cette gradation à un point où en 1985-1986, le tarif de transport sera deux fois plus élevé que celui du Nid-de-Corbeau. Compte tenu des augmentations des frais d'élevateurs et des coûts des combustibles et des autres frais de dotation, et reconnaissant en dernière analyse que tout cela représente un problème très difficile pour les producteurs, pensez-vous, en qualité de producteur, que vous pourriez supporter des tarifs de transport deux fois plus élevés que ceux du Nid-de-Corbeau en 1985-1986, comme cela est envisagé?

**Le président:** Monsieur Trew.

**M. Trew:** Oui, monsieur le président, comme nous l'avons dit dans notre mémoire à la page . . . Je vais vérifier une minute. Je ne peux la trouver actuellement, mais nous avons dit que nous ne pensons pas que les agriculteurs devraient payer les coûts de transport, de sorte que nous estimons que les tarifs du Nid-de-Corbeau ne sont pas négociables.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je désire également féliciter ceux qui ont présenté ces excellents mémoires. Les exposés étaient intelligents et éloquentes. Il s'agit certainement de personnes qui luttent pour conserver leurs moyens d'existence et leur communauté.

Je désire poser une question à M. Gordon Hamblin de la Section 625. Une grande partie de ce district, monsieur le président, est située dans ma circonscription de Regina East.

Aux pages 2 et 3 de votre présentation, monsieur, vous indiquez les avantages possibles ou non pour les producteurs de bétail. Êtes-vous d'avis que, dans l'ensemble, les producteurs de bétail de votre district sont opposés aux changements de la convention du Nid-de-Corbeau ou qu'ils sont en faveur du projet de loi?

[Text]

**The Chairman:** Mr. Hamblin.

**Mr. Hamblin:** I would say that they are opposed to it; simply, that the markets are so depressed right now that I cannot see where feed grain or anything is going to benefit them. So I would definitely say they are opposed, and I cannot see how they could get any higher return.

**Mr. de Jong:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. de Jong.

**Mr. Pat Gabriel (National Farmers' Union, Local 635):** Mr. Chairman, could I pursue that question of the livestock and the Crow?

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Gabriel:** I would like to respond to Mr. de Jong's I would like to respond to Mr. de Jong's question in respect of livestock producers. During the recent discussion about Crow rate change in Bill C-155, it has been touted in the press publicly that the livestock sector is in favour of removal of the Crow rate, in favour of a different transportation regime which will give the livestock sector a better advantage in western Canada.

I suggest to you that if you check into the statistics available from Stats Canada, the average cow-calf herd in Saskatchewan stands at 30 to 35 head. That says to me that the majority of livestock producers are also grain producers. The fact that you increase—through Bill C-155, an increase in freight costs on feed grain simply reduces the price for the feed grain produced by that mixed farmer, the grain and livestock producer, and he ends up utilizing or assimilating the loss for his grain through his livestock operation.

I suggest that the detrimental disadvantage will be massive in the area of livestock production as well because once the price of feed grain drops, the price of livestock automatically drops as well. The production of livestock will inevitably increase, to the detriment of our fellow farmers in Quebec and central Canada. The effect will be astronomical in the livestock industry, as is felt by a majority of cattle producers in Saskatchewan.

Thank you.

**Mrs. Harrison:** Mr. Chairman, may I have one answer to a very short question?

**The Chairman:** Yes, Mrs. Harrison.

**Mrs. Harrison:** Could this committee, if it chose to do so, recommend the scrapping of Bill C-155?

**The Chairman:** It could recommend it, yes.

**Mrs. Harrison:** I ask this because if I were a committee member, I would have to agree that the consensus among farmers in Saskatchewan is to keep the Crow.

Thank you.

**The Chairman:** Order, please. I want to thank the . . .

[Translation]

**Le président:** Monsieur Hamblin.

**M. Hamblin:** Ils sont opposés. Les marchés sont dans un tel marasme actuellement que je ne vois pas comment ils pourraient tirer bénéfice des céréales fourragères ou d'autre chose. Conséquemment, je dis qu'ils sont opposés et j'ignore comment ils pourraient obtenir des profits plus élevés.

**M. de Jong:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur de Jong.

**M. Pat Gabriel (Syndicat national des cultivateurs, Section 635):** Monsieur le président, me permettez-vous de poursuivre le sujet du bétail et du Nid-de-Corbeau?

**Le président:** Oui.

**M. Gabriel:** Je désire répondre à la question de M. de Jong sur les producteurs de bétail. Lors de la récente discussion au sujet des changements de taux du Nid-de-Corbeau dans le projet de loi C-155, il a été annoncé publiquement dans la presse que le secteur de l'élevage du bétail était en faveur de l'élimination du taux du Nid-de-Corbeau, en faveur d'un régime différent de transport qui serait plus avantageux pour le secteur de l'élevage dans l'ouest du Canada.

Les données de Statistique Canada indiquent que le troupeau moyen de vaches-veaux en Saskatchewan compte de 30 à 35 têtes. À mon avis, cela signifie que la majorité des éleveurs de bétail sont aussi des producteurs de grain. L'augmentation du coût du transport des céréales fourragères, proposée par le projet de loi C-155, réduit le prix des céréales cultivées par les agriculteurs qui produisent du grain et du bétail. Ces derniers doivent alors compenser leurs pertes sur le grain par leur exploitation du bétail.

Je crois que la production du bétail sera aussi considérablement désavantagée car, lorsque le prix des céréales fourragères descend, celui du bétail le suit automatiquement. La production de bétail augmentera inévitablement au détriment de nos collègues agriculteurs du Québec et du centre du Canada. L'effet sera astronomique dans l'industrie du bétail, comme il est ressenti déjà par une majorité de producteurs de bétail en Saskatchewan.

Merci.

**Mme Harrison:** Monsieur le président, pourrais-je avoir une réponse à une très courte question?

**Le président:** Oui, madame Harrison.

**Mme Harrison:** Le Comité pourrait-il, s'il le désire, recommander le rejet du projet de loi C-155?

**Le président:** Oui, il pourrait le recommander.

**Mme Harrison:** J'ai posé cette question parce que, si j'étais membre du Comité, je devrais reconnaître que les agriculteurs de la Saskatchewan sont d'accord pour conserver le Nid-de-Corbeau.

Merci.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît. Je désire remercier le . . .



[Texte]

**Mr. Gordon Wilmut (Local 649, National Farmers' Union):** Mr. Chairman, I would like to make what I think is maybe a real point of interest to this committee.

**The Chairman:** I would ask you to do it very briefly, sir, because we have already heard from your local.

**Mr. Wilmut:** It will be very brief.

**The Chairman:** Yes, sir. Please proceed.

**Mr. Wilmut:** I would like the committee to take into consideration how long Mr. Trudeau and the federal government spent changing the Constitution and bringing it home to Canada. I would ask them why only six months to change an issue as important as the Crow rate? It is my opinion that the issue of changing the Crow will have a far more drastic economic effect on the Canadian economy than bringing home the Constitution will ever have.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, sir. And you were indeed brief.

I want to thank all of those who made presentations here. We appreciate your interest and your concern, and I assure you your views will be given full consideration by the committee.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, after all you have been through—and I think this is the ninth or tenth day—is it not nice to hear from some real farmers for a change, instead of corporation lawyers and executives?

**The Chairman:** Another commercial, Mr. Benjamin.

**An hon. member:** Hear, hear!

• 1539

• 1540

**The Chairman:** Order, please. That applies especially to the members of the committee.

I welcome the witnesses of the groups I have just called. I am going to call on the Saskatchewan Association of Rural Municipalities first to make their presentation. Following that, I would ask each of the individual municipalities who are represented here to make their presentation. I would ask that they limit their presentation to those points that have not been covered by the Association of Rural Municipalities. I would ask each spokesman to identify himself and to proceed then with the opening remarks.

So I call upon the representative from the Saskatchewan Association of Rural Municipalities. The name I have on my agenda is Mr. Wilkinson, the Executive Director. Is that correct, sir?

**Mr. Wilkinson (Executive Director, Saskatchewan Association of Rural Municipalities):** No, sir; Mr. Charlie

[Traduction]

**M. Gordon Wilmut (Syndicat national des cultivateurs, Section 649):** Monsieur le président, je désire communiquer au Comité un détail vraiment intéressant.

**Le président:** Je vous demande de le faire très rapidement, monsieur, car votre section a déjà témoigné.

**M. Wilmut:** Je serai très bref.

**Le président:** Oui, vous avez la parole.

**M. Wilmut:** J'aimerais que le Comité prenne en considération le temps que M. Trudeau et le gouvernement fédéral ont consacré à modifier la Constitution et à la rapatrier au Canada. Je leur demande pourquoi ils n'accordent qu'une période de six mois pour modifier un domaine aussi important que le taux du Nid-de-Corbeau? Je suis d'avis que la question de modification du Nid-de-Corbeau aura des effets beaucoup plus graves sur l'économie canadienne que le rapatriement de la Constitution.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci. En effet, vous avez été très bref.

Je désire remercier tous ceux qui ont fait des présentations. Nous apprécions votre intérêt et vos préoccupations et je vous assure que vos points de vue seront étudiés attentivement par le Comité.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, après tout ce labeur... et je crois que nous en sommes à la neuvième ou dixième journée... n'est pas agréable d'entendre le témoignage de vrais agriculteurs au lieu de celui d'avocats ou d'administrateurs de corporation?

**Le président:** Une autre annonce publicitaire monsieur Benjamin.

**Une voix:** Bravo!

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je vise particulièrement les membres du Comité.

Je souhaite la bienvenue aux témoins des groupes que je viens d'appeler. Je demande à la *Saskatchewan Association of Rural Municipalities* de présenter son exposé. Ensuite, je demanderais aux représentants de chaque localité de présenter son exposé. Je leur demande de se restreindre aux points qui n'ont pas été traités par l'*Association of Rural Municipalities*. Je demanderais à chaque porte-parole de se présenter et de faire ses commentaires préliminaires.

Je passe donc la parole au représentant de la *Saskatchewan Association of Rural Municipalities*. Selon l'ordre du jour, il s'agit de M. Wilkinson, le directeur exécutif. Est-ce exact, monsieur?

**M. Wilkinson (directeur exécutif, Association of Rural Municipalities):** Non, monsieur; notre président, M. Charlie

[Text]

Phelps, our president, will be delivering the opening address. Some of the rest of us may do some answering.

**The Chairman:** Mr. Phelps, would you like to proceed, please, sir?

**Mr. C.A. Phelps (President, Saskatchewan Association of Rural Municipalities):** Mr. Chairman, members of the committee, before I proceed I would like to point out that our brief is separate from the other individual municipalities. Ours is a brief from the Saskatchewan Association of Rural Municipalities.

**The Chairman:** I understood that, sir.

**Mr. Phelps:** Okay, thank you.

The ARM has not tried to cover the many and varied aspects of the transportation problems you are currently studying because of the time limitations that we can reasonably spend with you and our belief that you are well informed from submissions you have heard from other farm organizations across the Prairie provinces. For that reason, we have chosen to zero in on one aspect of the transportation problem that affects our member rural municipalities and indirectly all farmers of this province. Our brief then concentrates on the additional indirect costs a farmer will have to pay through his property tax in order to build and maintain an adequate rural road system of many more miles of quality roads to handle larger grain trucks and longer hauls.

Our association recognizes that the proposed changes can be explained on a philosophical basis, but it is of utmost importance to recognize that the proposed changes will have markedly differing impacts on different farmers within the province. The future needs of the province will not be met by the proposed Crow rate change.

The following must be addressed and examined as to the differing effects that will be experienced by individual municipalities and the demand for transportation services in Saskatchewan: (a) the location of the farm and whether he would be shipping east or west; (b) cropping opportunities and alternatives as dictated by moisture and soil zones; (c) primary operations, feed lot, crop, specialty crops, ranching or grain; (d) delivery opportunity locations: major trading area or minor trading area; within the proximity of a branch line or a main line; demand for particular crop production, whether it be flour mill, feed processor or crushing plant.

The designated road systems of Saskatchewan carry the majority of this province's farm-to-elevator grain traffic. It must be understood that each of the 299 rural municipalities have a road network designed to different standards and designated as prima-grid, grid or main farm access. Our association represents approximately 350,000 people, who are the grass roots of agriculture and agricultural production of various commodities. Their local concerns are forwarded as

[Translation]

Phelps, prononcera le discours d'ouverture. D'autres parmi nous répondront sans doute à certaines questions.

**Le président:** Monsieur Phelps, pourriez-vous commencer, s'il vous plaît?

**M. C.A. Phelps (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, avant de commencer, j'aimerais signaler que notre mémoire n'est pas le même que celui des autres localités. Nous présentons le mémoire de la *Saskatchewan Association of Rural Municipalities*.

**Le président:** J'avais compris, monsieur.

**M. Phelps:** D'accord, merci.

Notre association n'a pas essayé de traiter de tous les aspects des problèmes relatifs au transport qui sont actuellement à l'étude en raison du fait qu'il faut limiter notre exposé et parce que vous avez été bien renseignés grâce aux exposés des autres organisations d'agriculteurs des provinces de l'Ouest. Pour cette raison, nous avons décidé d'accorder une attention particulière à un facteur du problème des transports qui influe sur les localités rurales membres de notre association et, de manière indirecte, sur tous les agriculteurs de la province. Notre mémoire traite donc des coûts indirects supplémentaires entraînés par l'imposition de l'impôt foncier auxquels devront se soumettre les agriculteurs en vue de construire et entretenir un réseau de routes rurales qui devra comprendre un plus grand nombre de milles de routes de qualité afin d'assurer le passage des camions de grain de plus grande taille et de plus longs trajets.

Notre association reconnaît que les modifications proposées se fondent sur des principes de base, mais il est d'une importance capitale de se rendre compte qu'elles seront à l'origine d'impacts fort différents sur les divers agriculteurs de la province. La proposition de modification du tarif du Nid-de-Corbeau ne permettra pas de satisfaire aux besoins futurs de la province.

Il faudra prendre en compte et analyser les facteurs ci-après en fonction des divers impacts que subiront les localités particulières et de la demande de services de transport en Saskatchewan: a) l'emplacement de l'exploitation agricole et le lieu d'expédition (est ou ouest); b) les possibilités de culture déterminées en fonction du degré d'humidité et du type de zone de sol; c) les principaux types d'activités, soit les parcs d'engraissement, les cultures, les cultures spéciales, l'élevage ou l'exploitation des grains; d) le lieu de livraison: zone principale ou zone secondaire; à proximité d'un embranchement ou d'une ligne principale; la demande du produit particulier, qu'il s'agisse d'une usine de farine, d'une usine de transformation du fourrage ou d'une usine de concassage.

En général, dans notre province, le transport du grain de la ferme jusqu'à l'élevateur s'effectue par les voies routières désignées. Je dois vous signaler que chacune des 299 localités rurales dispose d'un réseau routier conçu selon des normes différentes et classées selon les catégories de réseau premier, réseau ou accès principal aux exploitations agricoles. Notre association représente environ 350,000 personnes qui constituent la masse des agriculteurs et exploitent divers types de



*[Texte]*

resolutions to the annual convention through the local council every year.

Some of the concerns are recognized by local government and this association, and should be listed and considered as an argument for the retention of the present Crow rate system:

1. The family farm way of life must be protected;
2. Canadian farm families provide the cheapest food in comparison to other parts of the world;
3. Family farms do not have control of their farm gate prices for their products, nor do they have control of the escalating input costs;
4. It is a known fact that family farms pay freight on their produce going out of the province as well as paying the freight on farm inputs and equipment coming into the province;
5. Family farm margin of profit is very little, and in many instances non-existent;
6. Agriculture has done more than its share in maintaining the Canadian balance of payments;
7. Cost of farm property is increasing dramatically as rural councils must budget and spend dollars for transportation services.

Local governments are required to spend twice as much for road building and maintenance every time hauling mileage of farm products is doubled. Furthermore, rail line abandonment in many areas of Saskatchewan has become a significant contributor to the overall strain on the rural road system. This change has produced a direct reduction in the elevator delivery points in Saskatchewan, but has also concentrated traffic on some road lengths and added to the hauling distances.

The impact of rail line abandonment has changed delivery methods of the family farm operators to larger trucks and commercial haulers for longer hauls. It is noted by this association and its members that more farmers have moved to longer truck hauls for various reasons: to save time unloading at more efficient elevators; to take advantage of acceptability and the ability to move certain grades of grain—we had frost damage in 1982, which produced a great discrepancy; to fill a quota allocation; affect method of grain delivery directly; to bypass bottlenecks that exist at certain points; and to take advantage of mill door premiums.

In the examination of the impact of grain movement over the rural road system, it is necessary to consider the amount of grain that will be moved to market. World demands for grain and the flexibility of Saskatchewan producers to adjust to new techniques of increased grain production will affect the amount of traffic between the farm and the grain elevator.

*[Traduction]*

produits. Chaque année, les préoccupations locales sont présentées sous la forme de résolutions au cours du congrès annuel par l'intermédiaire du conseil local.

Certaines préoccupations sont reconnues par le gouvernement local et notre association et on devrait les considérer comme arguments pour la non-modification du système actuel des tarifs du Nid-de-Corbeau.

1. Il faut protéger le mode de vie des familles d'agriculteurs;
2. Les agriculteurs canadiens fournissent les denrées les moins coûteuses en comparaison des autres parties du monde;
3. Les fermes familiales ne déterminent pas les prix de vente de leurs produits et sont assujetties à l'augmentation des coûts de production;
4. Il est bien connu que les fermes familiales doivent payer le transport de leurs produits à destination des autres provinces ainsi que les frais de transport des produits et de l'équipement de ferme provenant des autres provinces;
5. La marge de profit des fermes familiales est très peu élevée et, dans de nombreux cas, les profits sont inexistantes;
6. Au Canada, le secteur agricole a contribué plus que d'autres secteurs à la balance des paiements;
7. Le coût des propriétés agricoles augmente de façon marquée en raison du fait que les conseils ruraux doivent budgéter et payer les services de transport.

Les gouvernements locaux doivent consacrer deux fois plus de fonds à la construction et à l'entretien des routes chaque fois que la distance jusqu'au lieu d'expédition des produits de la ferme double. En outre, dans de nombreuses régions de la Saskatchewan, les voies ferrées désaffectées constituent un facteur qui contribue de façon notable à l'usure de l'ensemble du réseau de routes rurales. En raison de ce fait, il y a une réduction directe du nombre d'élévateurs en Saskatchewan et la circulation se restreint également sur certaines routes et les distances de transport ont augmenté.

En raison des voies ferrées désaffectées, les exploitants des fermes familiales doivent modifier leur mode de livraison et avoir recours à des camions de plus grande taille et à des camions commerciaux pour les plus longs parcours. Notre association et ses membres se sont rendu compte que les agriculteurs ont dû choisir des lieux d'expédition plus éloignés pour diverses raisons: épargner du temps au cours du déchargement à des élévateurs plus efficaces; profiter des possibilités de vente de certaines qualités de grains... en 1982, les récoltes ont été détériorées par le gel, ce qui a été à l'origine d'un grand désaccord; respecter les contingentements; influencer directement sur la méthode de livraison des grains; éviter les étranglements en certains endroits; et profiter des primes offertes pour la livraison à l'usine.

En vue d'étudier l'impact du transport des grains sur le réseau de routes rurales, il faut tenir compte du volume de grain qui doit être mis sur le marché. Les demandes mondiales de grains et la souplesse d'adaptation des producteurs de la Saskatchewan aux nouvelles techniques d'augmentation de la production des grains entraînera une augmentation de la circulation entre la ferme et l'élévateur à grain.

## [Text]

The growth of Saskatchewan grain production will be directly and proportionately affected with the anticipated growth or world demand therefor. The foregoing will directly affect the Saskatchewan Association of Rural Municipalities and its membership as to the decisions they make in budget allocations for local transportation services.

Continued rail line attrition will have a significant impact on municipalities' budget allocations and prioritization. There is no doubt in our mind that the proposed Crow rate change will make necessary demands of the municipalities for additional services. Policing roads and enforcement of traffic load limits on each and every municipal road will become a necessity. This adds to the total cost of every rate payer within the municipality as well as to the taxpayers of Saskatchewan. All additional direct costs, whether maintenance, construction, or reconstruction related, will affect the disposable income and the taxable income of the rural producer. As the costs escalate, greater discrepancies will occur rurally, and the family farm will be eliminated, never to return.

As an association we realize that a better transportation system is necessary for all of Canada. Nevertheless, to achieve this better transportation it should not be at the cost of losing the Crow rate.

All Canadians, regardless of regional or geographical factors, who benefit from cheap food prices must be asked to pay for the transportation costs. Agreements on inter-municipal, provincial, federal or world, although costly and agreed in good faith, are not changed simply because unforeseen cost problems or circumstances arise.

Our resolution, approved at the March 1983 convention, simply states:

Whereas the Minister of Transport has announced proposed changes in the Crow rate, therefore be it resolved that the SARM go on record as being strictly opposed to any change to the Crow rate statute.

And that was carried.

The type of transportation system changes that have been proposed will lead to the destruction and demise of the family farm. In its footsteps will follow the destruction of local governments, which in turn will ultimately lead to regional government. The price of improved Crow transportation must not include the annihilation of the family farms or the Crow rate change as we know it today.

• 1550

Mr. Chairman, in support of our brief and as additional information, we are tabling with you a document prepared by the Planning and Research Branch of the Department of Rural Development, Province of Saskatchewan, entitled *The Impact of Increased Grain Movement on Rural Roads*. This document will provide for you and your committee some statistical information which we believe proves beyond doubt that there are very substantial increased costs for the movement of grain

## [Translation]

L'augmentation prévue de la demande mondiale de grains influera directement et de façon proportionnelle sur l'augmentation de la production du grain en Saskatchewan. Ce facteur influera directement sur l'*Association of Rural Municipalities* de la Saskatchewan et ses membres en ce qui concerne les prévisions budgétaires du service de transport local.

La réduction constante du service ferroviaire aura un impact marqué sur l'établissement du budget et des priorités dans les localités. Selon nous, il est évident que la modification proposée du tarif du Nid-de-Corbeau contraindra les localités à fournir des services supplémentaires. Il sera nécessaire de patrouiller les routes et d'imposer des limites de charge sur chaque route des localités. En raison de ce fait, il y aura augmentation du tarif imposé à chaque personne intéressée de la localité ainsi qu'augmentation des frais pour les contribuables de la Saskatchewan. Tous les frais directs supplémentaires, entraînés soit par l'entretien, la construction ou le réaménagement des routes, influera sur le revenu net et le revenu brut du producteur rural. Au fur et à mesure que les coûts monteront, les impacts seront plus marqués à l'échelle rurale et la ferme familiale sera éliminée à tout jamais.

A titre d'association, nous nous rendons compte qu'il faut améliorer le système de transport dans tout le Canada. Néanmoins, nous ne croyons pas qu'il faut atteindre cet objectif par la modification du tarif du Nid-de-Corbeau.

Tous les Canadiens de toutes les régions du pays qui jouissent des aliments bon marché doivent payer les coûts de transport. On ne peut modifier des accords signés en toute bonne foi et à un coût élevé à l'échelle municipale, provinciale, fédérale ou mondiale simplement parce qu'il y a augmentation imprévue des coûts de transport.

Notre proposition, qui a été approuvée au cours du congrès de mars 1983, énonce simplement:

Attendu que le ministre des Transports a annoncé une proposition de modification du tarif du Nid-de-Corbeau, qu'il soit mentionné dans le compte rendu que la SARM s'oppose strictement à toute modification de la loi concernant le tarif du Nid-de-Corbeau.

Cette décision a été adoptée.

Les modifications du système de transport qui ont été proposées entraîneront la destruction de la ferme familiale. Il y aura ensuite destruction des gouvernements locaux, ce qui entraînera la destruction ultérieure des gouvernements régionaux. Il ne faut pas éliminer les fermes familiales ni modifier les tarifs actuels du Nid-de-Corbeau en vue d'améliorer le système de transport.

Monsieur le président, outre notre mémoire, nous vous présentons un document produit par la direction de la planification et de la recherche du ministère du Développement rural de la Saskatchewan, intitulé *The impact of Increased Grain Movement on Rural Roads*. Ce document fournira aux membres du Comité des données statistiques qui, à notre avis, prouvent hors de tout doute que le coût du transport des grains



[Texte]

on the Prairies in addition to those spelled out in the Pepin proposal.

Mr. Chairman and members of the committee, I thank you most sincerely for providing this opportunity to present and discuss the foregoing matters with you. Like you, the Saskatchewan Association of Rural Municipalities wishes to serve its members and ratepayers to the best of our ability. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Phelps. That was indeed what I would describe as a brief.

I would now call upon the spokesperson for the Town and Rural Municipality of Gravelbourg. The name I have is Mr. K. Carlson.

**Mr. Harold Sinkinson (Agriculture Councillor, Rural Municipality of Gravelbourg):** Mr. Chairman, my name is Harold Sinkinson. I have been asked by the Council of Gravelbourg, as R.M. Councillor, to be the spokesperson for that group.

**The Chairman:** Very good, sir. Mr. Sinkinson, would you proceed, then.

**Mr. Sinkinson:** Thank you very much, Mr. Chairman.

We of course have no disagreement with the position which has already been made by the SARM, which of course is our parent organization. We are members of SARM and, as our president mentioned, going back to the convention of 1980, we have—I will just read you the “be it resolved” part.

Therefore, be it resolved that the SARM do all in its power to preserve the statutory Crow rates and maintain them non-negotiable.

There was a recorded vote at that gathering. There were exactly two people who opposed that motion.

Now, the SARM is indeed a very, very representative group. Mr. Wilkinson is right here and he is the man who can answer the question of how many people the SARM does not represent. He can tell you how many municipalities there are in Saskatchewan. I think it is less than a dozen, is it not, that are not represented? One? Okay, one.

So there you have it. You have the councillors from all over the Province of Saskatchewan. You want to know what the consensus is, Mr. Flis and other members? We are here to tell you that the consensus is to keep the Crow, in no uncertain terms at all. That is from the association which represents all but one municipality in this province.

How about the Province of Manitoba? Manitoba has the Manitoba Union of Municipalities. It recently passed a resolution to keep the Crow. So this is where the people of this province stand.

Thirty per cent of the farmers are in financial deeper, however. Ninety-five per cent of the businesses If you go and have another meeting out home and you have a wheat pool committee, which I belong to—my Dad helped to organize the Wheat Pool on a Model-T 60 years ago—what is their position? The wheat pool committee which I belong to is

[Traduction]

dans les Prairies ont augmenté beaucoup plus que ne le prétendent les auteurs de la proposition Pepin.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je vous remercie très sincèrement de me donner l'occasion de présenter ce document et de traiter de ces questions avec vous. Tout comme vous, la *Saskatchewan Association of Rural Municipalities* désire représenter ses membres et les contribuables le mieux possible. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Phelps. C'était vraiment ce que je décrirais comme un mémoire.

J'invite le porte-parole de la municipalité rurale de Gravelbourg à prendre la parole. Il s'agit de M. K. Carlson.

**M. Harold Sinkinson (conseiller agricole, municipalité rurale de Gravelbourg):** Monsieur le président, je m'appelle Harold Sinkinson. Le conseil municipal de Gravelbourg m'a chargé, en tant que conseiller, de représenter la municipalité.

**Le président:** Très bien, monsieur. À vous la parole, donc.

**M. Sinkinson:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous sommes évidemment d'accord avec la SARM, à laquelle nous appartenons. Nous sommes membres de cette association et, comme notre président, l'a déclaré au congrès de 1980, nous avons... Je vais simplement vous lire les résolutions que nous avons adoptées.

Par conséquent, il est résolu que la SARM fasse tout son possible pour assurer le maintien des tarifs de la passe du Nid-de-Corbeau avec possibilité de négociations.

Lors de ce congrès, exactement deux personnes ont voté contre la motion.

Or, la SARM est un groupe très, très représentatif. M. Wilkinson, ici présent, peut vous dire combien de groupes ne sont pas membres de l'association. Il peut vous donner le nombre de municipalités de la Saskatchewan. Je pense que moins d'une douzaine de municipalités ne sont pas représentées, n'est-ce pas? Une seulement? D'accord.

Alors, il s'agit d'à peu près tous les conseillers municipaux de la Saskatchewan. Monsieur Flis et les autres membres du Comité, voulez-vous savoir quelle est l'opinion à ce sujet? Nous sommes ici pour vous dire que l'opinion est en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et ce, de façon claire et nette. C'est la position de l'association qui représente toutes les municipalités de la Saskatchewan, sauf une.

Quelle est la situation au Manitoba? Les membres de la *Manitoba Union of Municipalities* ont adopté récemment une résolution en faveur du maintien du tarif actuel. Alors, c'est ce que pensent les habitants de cette province.

Toutefois, 30 p. 100 des agriculteurs ont des problèmes financiers. Si vous retournez dans votre ville et y avez une autre réunion et que vous avez un comité sur le pool de blé, auquel j'appartiens—mon père a participé à la mise sur pied du pool de blé il y a 60 ans qui s'inspirait du Modèle T—quelle est leur position? Le comité sur le pool de blé auquel j'appar-

## [Text]

unanimous for the Crow rate. At Gravelbourg the wheat pool committee is for it. At Bateman, it is for the Crow rate, non-negotiable, without equivocation. That is three of the four points out of the sub-district which the delegate represents. So it does not matter whether you are talking to people of the wheat pool and the grassroots or whether you are talking to the SARM or whether you are talking to people of any political party whatsoever, if you go around and talk to them you will find that they, as a majority, want to keep the Crow and they want to nationalize the railroad. This brings me to another resolution which was passed at that 75th anniversary convention, and I will just read the "be it resolved":

Therefore be it resolved that the entire rail system in Canada be nationalized and operated as one publicly owned utility for the benefit of all Canadians.

That resolution also passed. It also passed through the wheat pool meetings, the wheat pool annual meetings that have been going for years and years and years.

• 1600

We had a man who wanted to dispose of the Crow. His name was Otto Lang, and you know what happened to him. He was defeated. We have had a man who has taken up that cause and called it a mission—a misguided mission, I may say with all respect to a Minister of the Crown—a mission to dispose of the Crow. We did not elect him. He is represented by Ottawa, downtown Ottawa, but he has decided that it is in the interests of some particular group in western Canada to dispose of the Crow and to replace it with some other mechanism. He has called this mechanism, this plan he has, the greatest compromise since God created Adam and Eve. That is not the way the people in my community view it. They regard it, and I regard it, as the greatest swindle that has ever been perpetrated on the people of this country and probably the greatest swindle that has ever been perpetrated since the institution of slavery. It would make us literally slaves to the railroad.

Now, I am not going to go through all the points that have been made before. They have been made very carefully. I would just like to ask the committee at this point if they recall how grain prices are set for the prairie farmers. Hands up. I would like to see the hands up of the committee who know how the price for our grain is arrived at, the price that we get for our grain. How many of the committee members know how that price is arrived at? Mr. Chairman, I hope I am not going beyond the rules of order. Am I?

**The Chairman:** Yes, you are.

**Mr. Sinkinson:** Okay, well then, I will say this very simply: we have to compete in world markets on our price and I hope every one of the committee members will remember that. We do not put the price tag on our product. If we did, Mr. Chairman, it would be quite simple and rational for us to pay

## [Translation]

tiens est unanimement en faveur de la subvention du Nid-de-Corbeau. A Gravelbourg, le comité sur le pool de blé l'est aussi. À Bateman, ils sont également en faveur d'une subvention du Nid-de-Corbeau non négociable et sans équivoque. Ils constituent trois des quatre endroits du sous-district que représentent les délégués. Par conséquent, peu importe que vous parliez à des gens du pool de blé ou que vous vous adressiez au SARM ou à des personnes appartenant à un parti politique quelconque, si vous vous promenez et leur parlez vous découvrirez qu'en général ils veulent garder la subvention du Nid-de-Corbeau et nationaliser la compagnie de chemin de fer. Cela m'amène à une autre résolution qui a été adoptée lors du Congrès du 75<sup>e</sup> anniversaire et dont je vais juste vous lire la fin:

Il a donc été décidé que l'ensemble du réseau ferroviaire au Canada devrait être nationalisé et exploité comme un service public dans l'intérêt de tous les Canadiens.

La résolution a également été adoptée. Elle a aussi été adoptée lors des réunions des pools de blé, des assemblées annuelles des pools de blé qui se déroulent depuis nombre d'années.

Nous avions quelqu'un qui voulait se débarrasser de la subvention du Nid-de-Corbeau. Son nom était Otto Lang et vous savez ce qu'il lui est arrivé. Il a été défait. Nous avons eu quelqu'un qui s'est rallié à cette cause et en a fait une mission—une mission malencontreuse, si je puis dire avec tous les égards qui sont dus à un ministre de la Couronne—la mission de se débarrasser de la subvention du Nid-de-Corbeau. Nous ne l'avons pas élu. Il est représenté par Ottawa, le centre-ville d'Ottawa, mais il a décidé qu'il était avantageux pour certains groupes de l'Ouest du Canada de se débarrasser de la subvention du Nid-de-Corbeau et de la remplacer par un autre mécanisme. Il a qualifié ce mécanisme, ce plan qu'il avait, du plus grand compromis depuis que Dieu a créé Adam et Eve. Les gens de ma collectivité ne le voient pas ainsi. À leur avis, et à mon avis également, c'est la plus grande escroquerie qui ait été faite au peuple de ce pays et probablement la plus importante qui ait jamais été machinée depuis l'institution de l'esclavage. Cela nous rendrait littéralement esclaves des compagnies de chemin de fer.

Je ne reviendra pas sur toutes les questions qui ont été examinées auparavant. Elles ont été étudiées très soigneusement. J'aimerais simplement demander aux membres du Comité s'ils se rappellent de quelle façon les prix du grain sont déterminés pour les agriculteurs des Prairies. Levez la main. J'aimerais que les membres du Comité qui savent comment on détermine le prix de notre grain, le prix qu'enous en tirons lèvent la main. Combien de membres du Comité le savent? Monsieur le président, j'espère ne pas outrepasser le règlement. N'est-ce pas?

**Le président:** Oui, vous le faites.

**M. Sinkinson:** Bon, alors je vais expliquer cela très simplement: nos prix doivent être concurrentiels à ceux des marchés mondiaux et j'espère que chacun des membres du Comité s'en rappellera. Nous ne déterminons pas le prix de nos produits. Si nous le faisons, monsieur le président, il serait très simple et



## [Texte]

compensatory rates to the railroads. That would be quite fine and dandy, but we do not put the price tag on our product. Although we do provide this nation with an export of \$6 billion worth of grain, which supplies a big amount of money to help with the unfavourable trade balance we have in this nation. We are making our contribution to this country by doing this and we are producing it for below the cost of production. There is no question about that. So therefore, Mr. Chairman, we must have a rail system which will haul grain not at compensatory rates, not at 20% profit on the investment that was given to the railroads. We cannot do that. You cannot get blood out of a stone; it is not there. The money is not there. So what we must have is a rail system that serves the needs of the people of this country, just as the SARM convention resolution stated. This is what we must have. We cannot provide the CPR with profits which will give them a 20% return on the investment which we gave them. We . . . you have heard this before. So I will just move on to a simple analogy of this sort of situation. The man who should have been giving this analogy is not here today because he is in the field harvesting, as the rest of our councillors are doing, and I wish they were here.

The analogy goes like this. Supposing I apply the Snavelly formula—or the other formulas; it does not make much difference; all 20% return on investment. Supposing I apply the Snavelly formula to my farm and I say I want compensatory rates for the producing of grain and I want 20% return on my investment. If it is good for the railroads, it should be good for us. I do not see how we can change this system and provide 20% to the railroads if we are not going to provide 20% to the people who produce the product. So therefore let us look at that: 20% return on the investment.

Let us use the Snavelly formula very briefly, Mr. Chairman. Now let us say that the RM or the government, it does not matter who, builds me a road to my farm and we will say it costs half a million dollars; they pave it. I want 20% return on that investment; that is the way the railroads figure things. That is \$100,000 income. And I have to have a truck to haul the grain; that is like the hopper cars and the other things. I want a 20% return on that investment—or like the locomotives, shall we say, or the rolling stock. So let us say the truck costs me \$25,000; I want 20% return; that is \$5,000 there. A small farm nowadays will cost \$1 million, if you want to buy one. You have got to do pretty well to get much of a farm for a million dollars. So that is another 20% on that. That is \$200,000 return on investment.

Now with the total of all those things, the \$100,000 income for the paved road, \$5,000—20% of the value of the truck, \$200,000 for return on investment, that would give me a return of \$305,000, if I were to apply the Snavelly formula to the

## [Traduction]

rationnel que nous payions des taux compensatoires aux compagnies de chemins de fer. Ce serait bien beau et épatant, mais nous ne déterminons pas le prix de nos produits. Nous fournissons toutefois à cette nation des exportations de grains d'une valeur de 6 milliards de dollars, ce qui apporte une énorme quantité d'argent qui aide à rectifier la balance commerciale défavorable de ce pays. Nous faisons ainsi notre part dans ce pays et ce à un coût inférieur à notre coût de production. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Par conséquent, monsieur le président, nous devons avoir un réseau ferroviaire qui transportera le grain non pas à des taux compensatoires ni avec un profit de 20 p. 100 sur l'investissement qui a été donné aux chemins de fer. Nous ne pouvons faire cela. C'est comme parler à un mur. L'argent n'y est pas. Nous devons donc avoir plutôt un réseau ferroviaire qui répondra aux besoins du peuple de ce pays, tout comme l'établissait SARM. C'est ce que nous devons avoir. Nous ne pouvons donner au CPR des profits qui leur rapporteront 20 p. 100 sur l'investissement que nous aurons fait. Nous—vous avez déjà entendu cela auparavant. Je vais donc vous présenter une simple analogie de ce genre de situation. La personne qui aurait dû vous présenter cette analogie ne se trouve pas ici aujourd'hui car elle fait la moisson, comme le reste de nos conseillers, et j'aurais souhaité qu'ils soient tous ici.

L'analogie est la suivante: supposons que j'applique la formule Snavelly—ou les autres formules; cela ne fait pas beaucoup de différence; toutes donnent un rendement de 20 p. 100 sur l'investissement. Supposons que j'applique la formule Snavelly à ma ferme et que je demande des taux compensatoires pour la production du grain et que je veuille un rendement de 20 p. 100 sur mon investissement. Si c'est bon pour la compagnie de chemin de fer, cela devrait l'être pour nous. Je ne vois pas comment nous pouvons changer ce système et assurer un rendement de 20 p. 100 aux chemins de fer et rien pour les producteurs. Examinons donc cette question: le rendement de 20 p. 100 engendré par l'investissement.

Utilisons la formule Snavelly très brièvement, monsieur le président. Supposons maintenant que la municipalité ou le gouvernement, peu importe, me construit une route menant à ma ferme et nous dirons qu'elle coûte un demi million de dollars; elle est asphaltée. Je désire obtenir un rendement de 20 p. 100 sur cet investissement; c'est la façon dont les compagnies de chemins de fer voient les choses. C'est un revenu de \$100,000. Et j'aimerais avoir un camion pour transporter le grain, c'est donc comme les wagons-trémies et les autres choses. Je veux un rendement de 20 p. 100 sur cet investissement—ou comme les locomotives, dirons-nous, ou le matériel roulant. Supposons donc que le camion ne coûte \$25,000; je veux un rendement de 20 p. 100; c'est-à-dire \$5,000. De nos jours, une petite exploitation agricole coûtera un million de dollars, si vous voulez en acheter une. Nos affaires doivent être assez bonnes pour que nous puissions vivre d'une ferme d'un million de dollars. C'est donc un autre 20 p. 100. C'est donc un investissement qui rapporte \$200,000.

Maintenant, si l'on additionne toutes ces choses, le revenu de \$100,000 pour la route asphaltée, les \$5,000—20 p. 100 de la valeur du camion, les \$200,000 de rendement engendré par l'investissement, j'aurais un rendement de \$305,000, si

[Text]

farm. Now if you, or any other group, suggested this thing, they probably would lock you up. Why should we permit the railroads to do this to us, Mr. Chairman? Why should we supply the 20%, and that means you and me as taxpayers. We are taxpayers, every one of us. And you chaps, if you live in the Maritimes or if you live in Quebec, or wherever you live, if you support this Bill C-155, you are really legislating that the railroads will get 20% return on investment and it will come out of your tax dollar. That is the way the bill reads, does it not? So I think this is a very, very unjust deal, not only for farmers, it is very unjust for the taxpayer as well. We have tried this business for 100 years of playing Santa Claus to the railroads. We have given them the empire they have. It is almost \$30 billion, is it not, CP Limited? We have heard about it.

• 1610

In my brief I have mentioned that the prairie grain system will take about 10% of the grain traffic by 1990. This means that for 90% of the revenues the railways receive they will set the price themselves. Now if the Crow is changed they will go ahead and get an enormous amount of money—\$651 million in perpetuity, and so on.

There is just one more thing, Mr. Chairman, I would like to deal with. I could go on with this, but I do not think I will; it has been pretty well covered. It is a very important aspect of the whole thing. There has never been any comparison made—that I have heard this morning and this afternoon—between the system we have in the United States and the system we have here in Canada. I did not really come prepared to talk about this today, but because it has not been covered and because the things I have in my brief have already been covered, I want to cover it very briefly.

I want to say that I have been down in the United States on several occasions—on a great many occasions, in fact. I have looked over the situation they have there. I do not pretend to be an expert on it, but I do know that their average turnaround time for a boxcar is 24 days. The turnaround time for a boxcar in this country is 19 days. If you are looking at the Province of Saskatchewan, which is the farthest away from ports and the most landlocked, it is 21 days. I think it is a national disgrace that it should take that long for a boxcar to turn around.

We talk about variable rates and the improvement—that is another area I would like to deal with, but I do not think I should, since you have already covered it. But as far as boxcar turnaround is concerned, do you know that in the United States the average turnaround time is 24 days? They do a lot of trucking down there and they have a completely compensatory system. I happened to phone up the elevator in the United States about a year ago, and the price for hauling grain was then 10 times Crow. They are having more difficulties than we have. Some of their trains are only moving at five miles an hour because the rails are in such deplorable condition.

[Translation]

j'appliquais la formule Snavelly à la ferme. Si vous, ou tout autre groupe, me proposiez une telle chose, on vous enfermerait probablement. Pourquoi devrions-nous permettre aux compagnies de chemins de fer de nous faire cela, monsieur le président? Pourquoi devrions-nous fournir le 20 p. 100, c'est-à-dire vous et moi à titre de contribuables. Nous sommes tous des contribuables. Et vous les amis, si vous vivez dans les Maritimes ou au Québec, ou ailleurs, et si vous appuyez ce projet de loi C-155, vous permettez légalement en réalité que les chemins de fer obtiennent un rendement de 20 p. 100 qui viendra de l'argent que vous versez en impôt. C'est la façon dont se lit le projet de loi, n'est-ce pas? J'estime donc que c'est une transaction très très injuste non seulement pour les agriculteurs mais également pour les contribuables. Nous essayons depuis 100 ans de jouer les Pères Noël pour les chemins de fer. Nous leur avons donné l'empire qu'ils possèdent. Ne s'agit-il pas de 30 milliards de dollars par année dans le cas de CP Limitée? Nous en avons entendu parler.

Dans mon mémoire, j'ai souligné le fait que d'ici 1990 le système de grain des Prairies aurait environ 10 p. 100 du trafic. Cela signifie que les chemins de fer fixent eux-mêmes les prix pour 90 p. 100 de leurs revenus. Maintenant, si le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, ils continueront à recevoir des sommes considérables de l'ordre de 651 millions de dollars.

Il y a un dernier point que j'aimerais aborder monsieur le président. Je pourrais poursuivre la discussion sur ce sujet, mais je ne crois pas que je le ferai, étant donné qu'il a été traité en détail. Il s'agit d'un aspect très important de cette question. On a jamais fait de comparaison, du moins ce matin ou cet après-midi, entre le système qui existe aux États-Unis et celui que nous avons ici au Canada. Je ne suis pas arrivé ici vraiment préparé pour aborder cette question aujourd'hui, mais puisqu'elle n'a pas été traitée et, étant donné que les questions contenues dans mon mémoire ont toutes été abordées, je parlerai très brièvement de cette question.

Je suis allé aux États-Unis à plusieurs reprises, je dirais même très souvent. J'ai donc eu maintes occasions d'examiner la situation qui existait là-bas. Je ne prétends pas être un expert en la matière, mais je sais que leur estarie moyenne pour un wagon couvert est de 24 jours. Au Canada elle est de 19 jours. Dans le cas de la Saskatchewan qui est la province la plus éloignée des villes portuaires et qui n'a aucun accès à la mer, l'estarie est de 21 jours. À mon avis, 21 jours pour un wagon couvert, c'est une honte nationale.

On parle de tarifs variables et de l'amélioration—voilà un autre sujet que j'aimerais aborder, mais je ne crois pas que je devrais, puisqu'il a déjà été traité en détail. Mais, pour ce qui est de l'estarie des wagons couverts, savez-vous qu'aux États-Unis l'estarie moyenne est de 24 jours. Il y a énormément de camionnage chez nos voisins du Sud. Ils ont un système entièrement compensatoire. Il y a environ un an, j'ai téléphoné à un élévateur à grain aux États-Unis et j'ai appris que le prix versé pour le transport était alors 10 fois supérieur à celui du tarif du Nid-de-Corbeau. Ils ont plus de difficultés que nous en



[Texte]

Furthermore, the railroads down there are finding that there is a better return on investment by investing in shopping centres, so that is where the rail companies invest their money. They take \$1.30 a bushel for hauling wheat, or 10 times the Crow, and they put it into shopping centres. They do just like you and I do—they invest where the best return is on investment.

This is why, Mr. Chairman, it is terribly important that we have a rail system that serves the needs of Canadians. Until we have a nationalized system this will not happen.

Now, the railway system, as somebody else has mentioned, is just as important as a sewer system. If somebody were to suggest to you that you should have competing sewer systems, you would lock him up—and quite rightly so. What we need is a system here that serves the needs of individuals, a system, Mr. Chairman, that keeps this country together. We are proud Canadians. I am sorry I cannot speak French. My son can, and I am very proud of him. He has learned it since going to school in Gravelbourg. I am glad we live in such a country where a person can, if he wants, learn French in high school. I think we should keep the country together.

We in western Canada are paying our debt toward national unity. We are shipping feed grain to eastern Canada at a price that is competitive with American corn. This means that if they can buy American corn at a lower price, they will lower our price to that level, regardless of whether or not we can sell this feed grain on foreign markets for a better price. This is one of the debts we pay for being Canadian. We find that our income tax money is as light as a feather going down to Ottawa, but it is as heavy as lead coming back.

Here we are about to lose the only deal we ever got out of Confederation. And a deal is a deal, is it not? Is a deal a deal or is it not? Is the Government of Canada going to set the precedent that people can make a deal and then renege on that deal? It is not as though the CPR lost money out of the deal; they have profited greatly. I think if they had to do the whole thing over again they would do the same thing; they would be fools if they did not. They started out with a shoe-string and ended up with \$30 billion and the biggest multinational in Canada. So I do not think we should feel sorry for them, Mr. Chairman. I think we should feel sorry for those young farmers who are trying to buy their farms.

I farmed for 40 years. I am over the hill. But just as my father went to work and drove a model-T around to get these things—the Wheat Board, the Crow rate, and so on—I would like to do my part to see to it that the next generation has a possibility to farm and an opportunity if they so desire.

[Traduction]

avons. Certains de leurs trains ne roulent qu'à cinq milles à l'heure parce que leurs rails sont dans un état déplorable.

En outre, les chemins de fer aux États-Unis se rendent compte qu'il est plus profitable d'investir dans des centres commerciaux, de sorte que c'est là que les compagnies ferroviaires investissent leur argent. Ils demandent \$1.30 le boisseau pour transporter le blé, ce qui équivaut à 10 fois le tarif du Nid-de-Corbeau et ils investissent dans les centres commerciaux. Ils font comme vous et moi, ils investissent dans les entreprises les plus profitables.

C'est pourquoi, monsieur le président, il est très important d'avoir un réseau ferroviaire qui réponde aux besoins des Canadiens. Cela ne se produira que lorsque nous aurons un réseau nationalisé.

Un réseau ferroviaire, comme on l'a déjà mentionné, est tout aussi important qu'un réseau d'évacuation des eaux usées. Si quelqu'un vous proposait d'avoir des systèmes d'égout qui soient en concurrence vous l'enfermeriez et avec raison. Ce dont nous avons besoin, c'est un réseau qui réponde aux besoins des particuliers, qui serve à unir le pays. Nous sommes des Canadiens fiers, je regrette de ne pas pouvoir parler le français. Mon fils le parle et je suis très fier de lui. Il apprend depuis qu'il va à l'école à Gravelbourg. Je suis très heureux de vivre dans un pays comme celui-ci où une personne peut apprendre le français à l'école secondaire, si elle le souhaite. Je crois qu'il est très important de maintenir le pays uni.

Nous dans l'Ouest du pays, nous payons notre part en vue d'assurer l'unité canadienne. Nous expédions les céréales fourragères dans l'Est du Canada à un prix qui est concurrentiel avec celui du maïs américain à un prix inférieur, ils feront baisser notre prix à ce niveau, même lorsqu'il aurait été possible de vendre ces céréales fourragères à un prix plus élevé sur les marchés étrangers. Voilà pour nous l'une des rançons d'être Canadiens. Pour ce qui est du fisc, nous nous rendons compte que nos dollars sont légers comme la plume lorsqu'ils s'en vont à Ottawa et lourds comme le plomb lorsqu'ils en reviennent.

Et maintenant, nous sommes sur le point de perdre le seul avantage que nous avons tiré de la Confédération. Cela avait été convenu n'est-ce pas? Le gouvernement du Canada a-t-il l'intention d'établir un précédent en vertu duquel on peut conclure une entente puis revenir sur sa parole? Ce n'est pas comme si le CP avait perdu de l'argent en raison de cette entente, au contraire, l'entente lui a été extrêmement profitable. Je crois que si c'était à refaire, le CP ferait la même chose, du moins ce serait de la folie de ne pas le faire. Il a commencé avec presque rien et se retrouve maintenant avec un actif de 30 milliards de dollars et la plus importante multinationale au Canada. Je ne crois pas qu'il faille les prendre en pitié, monsieur le président. Je crois qu'il y a plutôt lieu de s'inquiéter pour les jeunes agriculteurs qui cherchent à acheter leur ferme.

J'ai exploité une ferme pendant plus de 40 ans. Mais je suis trop vieux maintenant. Mais comme mon père avant moi a travaillé et est allé à gauche et à droite dans sa modèle-T pour obtenir ces choses—la Commission canadienne du blé, le tarif du Nid-de-Corbeau etc.—je voudrais donc faire ma part pour

[Text]

I could say much more, Mr. Chairman, but I think most of it has been covered. I will quite happily revert now to questions. I hope I know the answer; if I do not, I will not be embarrassed, because it is a very big issue and I am just a simple farmer after all.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Sinkinson. If you are over the hill, I would not want to have come up against you when you were on the crest.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, could I ask a question—it was just on a point of clarification to the witness—or would you like that done afterwards?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Murta—as long as it does not lead to a series of supplementaries.

**Mr. Murta:** No, no; there will not be. It is just a point of clarification.

You indicated that your local pool association, of which you are a member, and some of the ones around your area, Gravelbourg, were very much opposed to any change whatsoever in the Crow rate. We have heard from the Alberta and the Manitoba Pool, in which that is not necessarily the case. They are generally in agreement with some change. They want amendments to the legislation itself, but they are in agreement certainly that the railways need more money—at least that is the general tone. We have not heard from the Saskatchewan Wheat Pool. We expect that would generally be the area they are in also, in conjunction with the other two pools. How do you account for the kind of discrepancy . . . ? When it comes to the pools, who is speaking for them? Is it the management at the senior level or is it the grassroots?

**The Chairman:** Mr. Murta, I think that is hardly a point of clarification. I think I will reserve that for a question when we get to the questioning. I am sure Mr. Sinkinson will remember the question. I will give him an opportunity to answer the question a bit later, but I want to go on to the other presentations first.

Is there a representative from the Rural Municipality of Perdue? There is not, apparently. I want that for the record, because afterwards I do not want to be accused of not hearing from somebody we had agreed to hear.

We will now hear from the Rural Municipality of Humboldt. Is there a representative?

All right, the Rural Municipality of Douglas. Mr. McDonald, are you going to make the presentation on behalf of Douglas?

**Mr. Ken McDonald (Deputy Reeve, Rural Municipality of Douglas, No. 436):** Our brief is quite short.

[Translation]

veiller à ce que la prochaine génération ait la possibilité d'exploiter une ferme, si elle souhaite le faire.

Je pourrais poursuivre, monsieur le président, mais je crois que la question a été couverte en détail. Il me fera maintenant plaisir de passer aux questions. J'espère que je serai en mesure de répondre. Si je n'y arrive pas, je ne serai pas embarrassé, parce que c'est une question très vaste et après tout, je ne suis qu'un simple agriculteur.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Sinkinson. Si vous estimez que vous êtes trop vieux maintenant, j'aurais bien voulu vous rencontrer quand vous étiez dans la fleur de l'âge.

**M. Murta:** Monsieur le président, puis-je poser une question—je souhaite seulement demander un éclaircissement—ou préférez-vous que j'attende?

**Le président:** Allez-y, monsieur Murta, pourvu que cela n'entraîne toute une série de questions supplémentaires.

**M. Murta:** Non, je veux seulement un éclaircissement.

Vous avez indiqué que le Syndicat local dont vous faites partie et certains autres dans votre région, c'est-à-dire à Gravelbourg, sont très fermement opposés à tout changement dans le tarif du Nid-de-Corbeau. Nous avons entendu les représentants des Syndicats de l'Alberta et du Manitoba, et ce n'est pas généralement la même chose dans leur cas. Ils sont généralement en faveur de certains changements. Ils souhaitent voir des modifications à la loi elle-même, et ils sont certainement d'avis que les chemins de fer ont besoin de revenus supérieurs, du moins voilà la teneur générale de leurs observations. Nous n'avons pas encore entendu les commentaires des représentants de la Saskatchewan. Nous croyons que leur avis concordera de façon générale avec celui des deux autres provinces. Lorsqu'il s'agit des Syndicats qui parlent en leur nom. S'agit-il de la direction ou de la base?

**Le président:** Monsieur Murta, il ne s'agit pas là d'un éclaircissement. Je crois qu'il vaudra mieux reposer cette question au moment de la période réservée à cet effet. Je suis certain que M. Sinkinson se souviendra de la question. Je lui donnerai l'occasion de répondre à cette question plus tard, mais j'aimerais bien qu'on poursuive les autres exposés auparavant.

Y a-t-il un représentant de la municipalité rurale de Perdue? Il ne semble pas y en avoir. J'aimerais bien qu'on en prenne note parce que je ne voudrais pas ensuite être accusé de ne pas avoir donné la parole à quelqu'un que nous avons accepté d'entendre.

C'est maintenant au tour de la municipalité rurale de Humboldt. Y a-t-il un représentant?

D'accord, alors la municipalité rurale de Douglas? Monsieur McDonald, ferez-vous l'exposé au nom de Douglas?

**M. Ken McDonald (adjoint au président du conseil municipal, municipalité rurale de Douglas, numéro 436):** Notre mémoire est très court.



*[Texte]*

We, the Council of the Rural Municipality of Douglas, No. 436, are in opposition to Bill C-155, which proposes changes or mainly the increase to the transportation of grains via Canadian National Railways and Canadian Pacific Railways and is known commonly as the Crow rate or the Crowsnest freight rate.

Our opposition to such change is upheld for the following issues:

1. An increase in the freight rates on grain will leave the farmer with less net money to pay municipal school and hospital taxes.
2. Less net farm income decreases farmer spending in the community and otherwise, thus contributing to an economic slow-down.
3. Furthermore, farmers already pay freight rates on all commodities they consume or require to stay in the farming business.
4. Farmers are constantly at the mercy of weather conditions; even with previously established freight rates, year to year existence is somewhat uncertain.
5. Higher freight rates do not necessarily mean increased grain transportation efficiency.

That is the end of our brief. I thank you for the time.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McDonald.

• 1620

I now call on the Rural Municipality of Birch Hills. Mr. Hovdebo, would you proceed, please?

**Mr. Wayne Hovdebo (Rural Municipality of Birch Hills):** Thank you, Mr. Chairman. The residents and council of our RM are very concerned about what changes to the Crow rate may do to us. Therefore let me present a very short brief, mainly about our area and our rural municipality.

The Rural Municipality of Birch Hills is situated in the black soil area with the predominant soil type of Melfort silty clay loam. In short, we enjoy some of the best farm land in the province and therefore the economy of our area is directly linked to farming. It is our only economy.

We have about 500 farmers in our rural municipality. The centre of our RM is the town of Birch Hills, a town of about 1,100 people. We also have hamlets within the rural municipality, namely Brancepeth and Hagen, and the most westerly portion of the RM is serviced by the town of St. Louis.

*[Traduction]*

Nous, le conseil de la municipalité rurale de Douglas, numéro 436, sommes opposé au projet de loi C-155, qui propose des modifications, ou principalement l'augmentation du tarif pour le transport du grain par les chemins de fer nationaux et le Canadien pacifique. Ce tarif est généralement connu sous le nom de tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous nous opposons à un tel changement pour les raisons suivantes:

1. Une augmentation des tarifs de transport du grain aura pour effet de réduire le revenu net des agriculteurs. Celui-ci sert, entre autres, à payer les taxes scolaires et hospitalières municipales.
2. La baisse du revenu des agriculteurs a pour effet de réduire les omnes que ceux-ci dépensent dans la collectivité et ailleurs, ce qui contribue au ralentissement de l'activité économique.
3. En outre, les agriculteurs doivent déjà payer le transport pour tous les biens qu'ils consomment ou dont ils ont besoin pour exploiter leur ferme.
4. Les agriculteurs sont constamment à la merci des conditions météorologiques. Même avec les tarifs de transport qui existaient auparavant, ils ne savaient jamais s'ils survivraient d'une année à l'autre.
5. La hausse du coût du transport ne signifie pas nécessairement une amélioration de l'efficacité dans le transport du grain.

Ainsi se termine notre exposé, je vous remercie beaucoup de m'avoir alloué cette période.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McDonald.

J'appelle maintenant le représentant de la municipalité rurale de Birch Hills. Monsieur Hovdebo, voulez-vous commencer s'il vous plaît?

**M. Wayne Hovdebo (municipalité rurale de Birch Hills):** Merci monsieur le président. Les résidents ainsi que le conseil de notre municipalité rurale se préoccupent beaucoup des répercussions que pourrait avoir sur la municipalité la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, permettez-moi de vous communiquer un très court mémoire qui présente principalement notre région ainsi que notre municipalité rurale.

La municipalité rurale de Birch Hills est située dans la zone des terres noires, et les sols sont principalement du limon argileux de Melfort. Bref, nous possédons certaines des meilleures terres arables de la province, et par conséquent, l'économie de notre région est directement liée à l'agriculture. C'est en fait le pivot de notre économie.

La municipalité rurale compte environ 500 cultivateurs. Au centre se trouve la ville de Birch Hills, agglomération comptant environ 1,100 personnes. Par ailleurs, des hameaux sont disséminés dans la municipalité rurale, notamment Brancepeth et Hagen, et la ville de St. Louis dessert la partie de la MR qui se trouve le plus à l'ouest.

[Text]

The farmers and town and hamlet dwellers alike are concerned about changes to the Crow. In purely economic terms, if the Crow rate is changed to increase our transportation costs by five times the Crow, the shipping point of Birch Hills alone will lose about \$1.2 million. Now, \$1.2 million is almost double the amount of money that our RM office goes through in a year!

I want to just speak briefly about what half the amount, or just a little over half the amount, of what we may lose by five times Crow does. We run the business of the RM, which includes the roads, the gravel, and so forth; we construct new roads, and we pay for social programs and the like, libraries and so on. We support a hospital, we help support a couple of nursing homes, and we contribute to two different school divisions. This is with only half the money that we may be losing if we were to lose the Crow. And there is more than this, because the other shipping points would also be losing money. The hamlet of Brancepeth would probably, at five times the Crow, be losing \$258,000 a year; Hagen would lose \$187,000; and St. Louis would lose \$308,000 a year.

Obviously with this amount of money not coming into our area there would be a lot of changes and they would be more than economic. The social fabric of the RM would indeed change and I think the whole province would have a change in face. We feel this would change the whole of small-town Saskatchewan and our way of life.

I would like to comment briefly on what Mr. Phelps said about our road system. We are finding that some of the railroads near us have been closed down and we are getting pressure on our road systems as well. Currently we are constructing another four miles of grid road and we are going to have to do some more reconstruction, and of course it is very expensive. That is because the traffic is coming from a different direction now.

I have one more point I would like to bring up to the committee, Mr. Chairman; that we in our area are on the Hudson Bay line, and we would like to encourage this committee to have a good look at what is happening with the Port of Churchill. We feel that from our area a lot of our grain could be going there, which is a much shorter distance to a seaboard than any other direction.

In conclusion, Mr. Chairman, the Rural Municipality of Birch Hills submits that the Crow's Nest Pass freight rate Agreement not be changed.

Respectfully submitted, the Rural Municipality of Birch Hills, No. 460. Thank you.

[Translation]

Les cultivateurs de même que les habitants des villes et des hameaux se préoccupent des changements qu'il est prévu d'apporter au tarif du Nid-de-Corbeau. Sur le plan purement économique, si la modification du tarif a pour effet d'accroître nos coûts de transport jusqu'à ce qu'ils soient cinq fois plus importants que le tarif du Nid-de-Corbeau, le point d'expédition que constitue Birch Hills perdra à lui seul quelque 1,2 million de dollars. En fait, 1,2 million de dollars représentent près du double de la somme d'argent que dépense le bureau de notre MR en un an!

Permettez-moi de mentionner brièvement à quoi sert la moitié de la somme, ou juste un peu plus de la moitié du montant que nous pouvons perdre si nos tarifs sont de cinq fois supérieurs à celui du Nid-de-Corbeau. Avec ce montant, nous administrons les affaires de la MR, notamment les routes, les chemins de gravier, etc.; nous construisons de nouvelles routes et subventionnons des programmes sociaux et d'autres choses du même genre, des bibliothèques et tout le reste. Nous finançons un hôpital, nous contribuons au financement de quelques maisons de repos et octroyons des contributions à deux divisions scolaires différentes. Voilà ce que nous faisons avec seulement la moitié de l'argent que nous pourrions perdre si nous perdions le tarif du Nid-de-Corbeau. Et il y a plus, parce que les autres points d'expédition perdraient eux aussi de l'argent. Le hameau de Brancepeth perdrait probablement, si le tarif était de cinq fois supérieur au tarif du Nid-de-Corbeau, \$258,000 par année; Hagen perdrait \$187,000 et St. Louis perdrait \$308,000.

Manifestement, privée d'une telle somme, notre région subirait bien des changements, et pas seulement d'ordre économique. La trame sociale de la MR s'en trouverait effectivement modifiée, et je crois que toute la province se métamorphoserait. Selon moi, toutes les petites agglomérations de la Saskatchewan ainsi que notre mode de vie seraient perturbés.

J'aimerais formuler certaines observations brèves concernant ce que M. Phelps a dit de notre réseau routier. Nous rendons compte que certains des chemins de fer près de nous ont été fermés, et notre réseau routier lui-même fait l'objet de pressions. À l'heure actuelle, nous sommes en train d'aménager quatre milles de routes de plus dans le réseau et nous devons procéder à d'autres travaux de reconstruction et, manifestement, tout cela est très onéreux. Tout cela parce que la circulation vient maintenant d'une direction différente.

Il y a une autre question dont j'aimerais saisir le comité, monsieur le président: notre région se trouve à la hauteur de la baie d'Hudson, et nous aimerions encourager les membres du comité à jeter un coup d'oeil attentif sur ce qui se produit dans le cas du port de Churchill. Nous estimons qu'une bonne partie du grain produit dans notre région pourrait y être acheminée, et la distance entre notre municipalité et tout autre point du littoral est bien moindre dans cette direction.

En conclusion, monsieur le président, la municipalité rurale de Birch Hills suggère que l'accord relatif au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne soit pas modifié.

Le mémoire est respectueusement soumis par la municipalité rurale de Birch Hills, numéro 460. Merci.



[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Hovdebo. We will now go to questions. My first questioner is Mr. Tessier, 10 minutes.

**M. Tessier:** Merci monsieur le président.

Je voudrais simplement dire à mes amis, en débutant, qu'évidemment je suis député fédéral, mais que je suis aussi un ancien maire. J'ai la réputation, chez nous, d'avoir les préjugés d'un maire, et d'un maire d'une municipalité qui est la plus grosse de mon comté avec 7,000 habitants., la quatrième en a 4,000 et il y a 66,000 habitants dans le comté. Donc, mon préjugé est tout à fait favorable aux communautés locales.

J'aimerais savoir, parce qu'il m'apparaît . . . Et là-dessus je vous confesse mon ignorance complète en ce qui concerne l'Ouest . . . Quelle est la responsabilité municipale par rapport à la responsabilité provinciale en ce qui concerne l'entretien des chemins?

Evidemment, si je parle d'entretien, je parle aussi de construction et d'aménagement des routes.

**Mr. Phelps:** Yes, I would ask the executive secretary to answer that question. I did not get the question, but I understand that he is asking how the roads are constructed and who looks after the construction.

**Mr. Tessier:** I want to know exactly what is the jurisdiction between the provincial government and the municipal government.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Wilkinson, please.

**Mr. Wilkinson:** In Saskatchewan, we have—all highways in Saskatchewan are built and maintained by the provincial government. Then the rural municipalities are responsible for all the other roads in the province. I am sorry, I do not have the miles of roads, but there are many, many more miles of municipal road than there are in the highway system, the provincial system.

Now you ask who has responsibility for finding the money and building these roads. We have what we call a formula for building roads in the province—it is called a revenue-sharing formula—with the provincial government. It varies somewhat, depending on the ability of the municipality to finance the building of a road. Some municipalities would have to put up 40% of the cost of the road, while other municipalities would have to put up 60% of the cost of the roads. They would have to find this money from taxing local farmers and ratepayers.

There are three standards of roads. The first is called the primary grid system, which we hope at some time to have paved. Then we have a grid system, which is built to connect all villages and towns and to connect villages and towns to the highway system. Then we have the ordinary municipal road, which is called a farm access system, which will connect farmers to these roads I have just mentioned.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Hovdebo. Nous passerons maintenant à la période de questions. La première personne est monsieur Tessier; vous avez 10 minutes.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

To start off, I would simply like to tell my friends that, obviously, I am a federal M.P., but also a former mayor. At home, I have a reputation of being prejudiced as a mayor, and a mayor of the biggest municipality of my county, with 7,000 people . . . there are 4,000 in the fourth biggest, and 66,000 in the whole county. Therefore, I am totally prejudiced but in favour of local communities.

I would like to know, because it seems to me—and in this respect, may I say that I am totally ignorant of the western situation—as regards both maintenance, what are the responsibilities of the municipality as opposed to those of the province?

Of course, when I say maintenance I mean road construction as well.

**M. Phelps:** Oui, je demanderais au secrétaire administratif de répondre à cette question. Je n'ai pas entendu la question, mais je crois comprendre que le député demande de quelle façon les routes sont construites et aménagées et qui s'en charge.

**M. Tessier:** J'aimerais savoir exactement quelle est la responsabilité du gouvernement provincial et quelle est celle du gouvernement municipal.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Wilkinson, s'il vous plaît.

**M. Wilkinson:** En Saskatchewan, nous avons—en Saskatchewan, toutes les grandes routes sont construites et entretenues par le gouvernement provincial. Ensuite, les municipalités rurales sont responsables de toutes les autres routes de la province. Je m'excuse, je ne connais pas le nombre de milles de routes, mais le réseau de routes municipales compte bien plus de milles que le réseau de grand-routes, le réseau provincial.

Maintenant, vous demandez qui est responsable de trouver les fonds et d'aménager ces routes. Il existe, dans la province, ce que nous appelons une formule dans le cas de l'aménagement des routes—il s'agit d'une formule de partage des revenus—de concert avec le gouvernement provincial. La formule varie quelque peu, suivant la capacité de la municipalité de financer l'aménagement d'une route. Certaines doivent assumer 40 p. 100 du coût de la route, tandis que d'autres devront en assumer 60 p. 100. Les municipalités doivent réunir les fonds en prélevant une taxe auprès des agriculteurs et des contribuables locaux.

Il existe trois genres de routes. Il y a d'abord le réseau de routes principales qui sera asphalté, espérons-nous, à un certain moment donné. Ensuite, nous avons un réseau de routes secondaires, qui relie toutes les villes et les villages entre elles ainsi qu'au réseau de routes principales. Ensuite, nous avons les routes municipales ordinaires, que nous appelons réseau d'accès aux fermes, qui relient les fermes aux routes que je viens de mentionner.

*[Text]*

In addition to that, the municipalities have many miles of just ordinary roads, and most of them are dirt roads, but they must be maintained and looked after.

I am sorry I cannot give you the number of miles in each case, but I suppose a fair average would be to say the rural municipality must look after finding the money for approximately 50% of the super grid, the grid and the main farm access roads.

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, may I comment a little further on that?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Yes, go ahead. Mr. Sinkinson, please.

**Mr. Sinkinson:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Further to that responsibility question, I think it is important to bear in mind that at the present time the transportation system, namely the railroads, is the responsibility of the federal government. If the railroad abandonment takes place, which it inevitably would do as a result of the Crow rate destruction—I must say that really, with lots of assurance and confidence and respect; this would happen; the rail system would largely disappear if the Crow was to go—and so the responsibility then is shifted to the rural municipalities and the Government of Saskatchewan. It does not matter whether it is the Government of Saskatchewan or the rural municipalities that has to pay the shot. The shot is going to come out of our pockets. And we have right now 30% of the roads in Canada and a very small part of the population, and as I mentioned before, a very small income on which to sustain this. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Sinkinson. Mr. Tessier.

**M. Tessier:** La question que je voudrais maintenant poser à l'Association des municipalités rurales, c'est celle-ci: Comme les pools favorisent un changement., évidemment, dans leur esprit, pour favoriser également l'agriculture dans l'Ouest et la garantir pour l'avenir., comment l'Association des municipalités rurales, elle, en arrive-t-elle à être en complet désaccord avec eux?

• 1630

**Mr. A. Thiessen:** I will answer that question, Mr. Chairman. How we disagree with the pools on that particular question is that the pools do not have to build the roads; we are the people who have to find the money to build the municipal roads. The pools are in the grain-handling business; we are in the road-building business.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Tessier.

**Le président:** Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Ce sera ma dernière question, monsieur le président, et je l'adresserai au représentant d'Assiniboia-Gravelbourg. Vous admettez, dans votre exposé, que si on se

*[Translation]*

En outre, les municipalités comptent nombre de milles de simples routes ordinaires, dont la plupart ne sont pas asphaltées, mais qui doivent être entretenues.

Je m'excuse de ne pouvoir vous préciser le nombre de milles dans chaque cas, mais je suppose qu'on peut dire sans crainte de se tromper qu'en moyenne, les municipalités rurales doivent trouver les fonds nécessaires à l'entretien de quelque 50 p. 100 des routes faisant partie du réseau de routes principales, du réseau de routes secondaires et du réseau d'accès aux fermes.

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, puis-je formuler quelques autres observations à cet égard?

**Le président suppléant (M. Neil):** Oui, allez-y. Monsieur Sinkinson, s'il vous plaît.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président.

Pour reprendre la question de la responsabilité, je crois qu'il importe de se rappeler qu'à l'heure actuelle, le réseau de transport, notamment celui des chemins de fer, relève de la responsabilité du gouvernement fédéral. Si l'on cesse d'utiliser les chemins de fer, ce qui serait inévitablement le cas si le tarif du Nid-de-Corbeau était abandonné—je dois vraiment le dire, avec beaucoup d'assurance, de confiance et de respect: une telle situation se produirait; le réseau ferroviaire disparaîtrait pour une bonne part si l'on abandonnait le tarif du Nid-de-Corbeau—de sorte que la responsabilité incomberait dès lors aux municipalités rurales et au gouvernement de la Saskatchewan. Que ce soit l'une ou l'autre partie qui doive en assumer les coûts n'a aucune importance. C'est de notre poche que viendront les fonds. Et à l'heure actuelle, nous possédons 30 p. 100 des routes du Canada, une très faible part de la population se trouve sur notre territoire, et comme je l'ai mentionné auparavant, nous disposons d'un revenu très réduit pour subvenir à tout cela. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Sinkinson. Monsieur Tessier.

**Mr. Tessier:** The question I would now like to ask the Association of Rural Municipalities is this: since the pools favour a change—of course, in their minds, it would serve to encourage western agriculture as well and would protect it in the future—how does the Association of Rural Municipalities manage to be completely at odds with them?

**M. A. Thiessen:** Je répondrai à cette question, monsieur le président. La raison pour laquelle nous ne sommes pas d'accord avec les silos coopératifs sur cette question est la suivante: ce ne sont pas eux qui sont responsables d'aménager les routes; c'est à nous qu'il incombe de trouver les fonds pour construire les routes municipales. Les silos coopératifs manutentionnent du grain; nous construisons des routes.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Tessier.

**The Chairman:** Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** This will be my last question, Mr. Chairman, and I would like to direct it to the representative of Assiniboia-Gravelbourg. In your brief, you admit that if we refer to costs,



## [Texte]

reporte aux coûts américains, certains sont dix fois supérieurs aux nôtres. Dans le projet de loi C-155, il est question d'un multiplicateur potentiel équivalent à cinq. Donc, pourriez-vous m'expliquer comment les Américains peuvent se permettre de vivre avec des coûts qui sont tellement supérieurs? De notre côté, nous pouvons nous permettre de donner des garanties, dans le projet de loi C-155, qui renferment ces coûts. Est-ce que le bill C-155 vous semble tellement catastrophique?

**Mr. A. Thiessen:** Mr. Chairman, one reason why the Americans can live with this thing is that they export only 20% of their grain production while we export 80% of our grain production and we consume 20%. The situation is reversed. The Government of the United States is a very wealthy one, as you know, and very large, and if they choose to subsidize their farmers, as they are doing now, they can do it. It would be quite ridiculous for us as Canadians to ask the Government of Canada to guarantee us a high price for our grain—a subsidized price . . . because there is not the tax base there. It could not be done. But the Americans can do it, because they have the population. And they are doing it.

There are other factors in the process as well, Mr. Chairman. The Americans subsidize their inland waterways. Those inland waterways are paid for by the taxpayers of the country. The American engineers, and so on, keep them in shape. Their rail haul is much shorter than ours. They have 25 ports. But in the wintertime, we have Vancouver and Halifax, Churchill is frozen over and so on. So the situation is much different in the United States, sir, from what it is here.

But they are certainly losing their competitive advantage in this process. We have talked to the Americans many times; we have been across the border and we have had them up here, and so on. They would love to have the Canadian Wheat Board system of ours. And to put it briefly and in the words of those Americans, what they say is, We have all the problems you have on moving grain; we only wish that we had those problems at your rates instead of our rates. So the problems will not disappear by getting rid of the Crow, they will multiply.

I will quite happily go on record as saying that. I hope I never have to be proved on it. I would much rather not be proved to be right. I hope you will scrap this bill, which needs to be done, for the benefit of all Canadians—not only farmers. Again, the American situation is quite different from ours, and they suffer under great difficulties down there. They would love to have the system we have, so let us not destroy it. Thank you very much, Mr. Chairman. I hope that answers it. If it does not, I will be quite happy to answer any other specific questions.

## [Traduction]

in the United States, in some cases they are 10 times higher than ours. Bill C-155 provides for a potential multiplier of five. Therefore, could you explain to me how the Americans can afford to live with costs that are so much higher? This side of the border, we can afford to provide, under Bill C-155, guarantees which take these costs into account. Does Bill C-155 seem so disastrous to you?

**M. A. Thiessen:** Monsieur le président, une des raisons pour lesquelles les Américains peuvent se permettre de vivre avec une telle situation est le fait qu'ils n'exportent que 20 p. 100 de leur production de grain, tandis que nous en exportons 80 p. 100 et que nous en consommons 20 p. 100. La situation est l'inverse. Le gouvernement des États-Unis est très riche, comme vous le savez, et très important, et il s'il décide de subventionner les agriculteurs du pays, comme c'est le cas actuellement, il peut se le permettre. Il serait passablement ridicule, pour nous Canadiens, de demander au gouvernement du Canada de nous garantir un prix élevé à l'égard de notre grain—un prix garanti par des subsides—car il ne dispose pas de la même assiette de l'impôt. Ça ne peut pas être fait. Mais les Américains peuvent le faire, parce qu'ils disposent d'une population suffisante. Et c'est ce qu'ils font.

Il existe d'autres facteurs qui interviennent de la même façon dans le processus, monsieur le président. Les Américains subventionnent les voies navigables à l'intérieur des terres. Ce sont les contribuables du pays qui en assument les frais. Les ingénieurs américains et d'autres personnes veillent à ce qu'elles demeurent en état. La longueur des trajets par chemins de fer est bien plus courte qu'au Canada. Les Américains disposent de 25 ports. Toutefois, en hiver, nous ne disposons que de Vancouver et Halifax, Churchill étant gelé. Ainsi, la situation aux États-Unis diffère de beaucoup, monsieur, de la situation au Canada.

Cependant, les Américains sont certainement en train de perdre leur avantage concurrentiel dans le cadre de ce processus. Nous avons discuté de nombreuses fois avec les Américains; nous sommes allés aux États-Unis et eux sont venus au Canada. Ils adoreraient disposer d'un organisme comme notre Syndicat canadien du blé. Bref, pour reprendre les paroles de ces Américains, «nous avons les mêmes problèmes que vous pour transporter le grain; nous regrettons seulement de ne pas bénéficier de vos taux plutôt que des nôtres». Ainsi, les problèmes ne disparaîtront pas si nous abandonnons le tarif du Nid-de-Corbeau, plutôt, ils se multiplieront.

Je serai très heureux que ma déclaration soit consignée au compte rendu. J'espère que mes paroles ne s'avéreront jamais. J'aimerais mieux ne pas avoir raison. J'espère que vous reléguerez ce projet de loi aux oubliettes; il est nécessaire que vous le fassiez, pour le bénéfice de tous les Canadiens—et non seulement celui des agriculteurs. Une fois de plus, la situation canadienne diffère beaucoup de la nôtre, et nos voisins du Sud sont en butte à de grandes difficultés. Ils adoreraient disposer d'une formule comme la nôtre, donc ne la détruisons pas. Merci beaucoup, monsieur le président. J'espère que cela

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** You have time for one more question, Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** No. That is all, Mr. Chairman, thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hnatyshyn; 10 minutes.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman. Let me congratulate the representatives here on behalf of the Saskatchewan Association of Rural Municipalities, and some of the specific municipalities for the presentation made with respect to another facet of this matter—one which we in Saskatchewan feel very deeply and strongly about. Those of us who come from Saskatchewan, of course, fully understand the deterioration of the fabric of the rural way of life which is a very important ingredient in terms of our province—the province which will suffer the greatest consequences with respect to these proposals. This is an important point to be made and one which I am afraid has not been made sufficiently strongly enough up to this point in time. So I appreciate your bringing this to the attention of members of the committee representing all parts of Canada.

Like the meeting of the World Council of Churches, sometimes public testament of your own circumstance is the most effective way to make a point, rather than to give reams of statistics. I mean just to come out and tell people exactly how you see a particular proposition, the way it is going to affect you and what you are now experiencing in terms of your own experiences in your own areas.

I think one of the things I would be interested in hearing from you who represent the rural municipalities of Saskatchewan... Mr. Sinkinson has brought to our attention the overwhelming support for the resolution with respect to the Crowsnest Pass rates in terms of the vote which went through; in terms of the ability of people in municipalities, the producers, to shoulder presumably substantial additional expense at this point in time.

I wonder if you could direct your attention to telling us what people in Saskatchewan are facing in terms of cost of production, in terms of expenses they now face, in terms of your experience with the ratepayers in your municipalities, and having regard to the income that these constituents of yours are experiencing as grain producers. Would you be in a position to give us some insight into what the present situation is with respect to grain producers in Saskatchewan in the rural municipalities?

**Mr. A. Thiessen:** Mr. Phelps, please.

**Mr. Phelps:** I will speak for our area, Mr. Chairman. As we mentioned in the brief, our area was frozen out last year. We graded very poorly and, even though our wheat weighed 62 pounds to the bushel, we still had to take feed for it. Under the old grading system, anything that was 57 pounds was not

[Translation]

répond à la question. Si ce n'est pas le cas, il me fera plaisir de répondre à d'autres questions précises.

**Le président suppléant (M. Neil):** Vous avez le temps de poser une question de plus, monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Non. C'est tout, monsieur le président, merci beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hnatyshyn; vous avez dix minutes.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président. Permettez-moi de féliciter les représentants de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan qui sont ici aujourd'hui, ainsi que ceux de certaines municipalités de nous avoir présenté une autre facette de la question—une facette qui nous tient fortement à coeur, à nous de la Saskatchewan. Ceux d'entre nous qui viennent de la Saskatchewan comprennent évidemment très bien que la structure du mode de vie rural, composante essentielle de notre province, est en train de se désagréger—notre province est celle qui sera le plus touchée par les retombées de cette proposition. C'est une considération importante dont il faut prendre conscience et que, je le crains, on n'a pas fait ressortir suffisamment jusqu'ici. Par conséquent, j'apprécie que vous ayez porté cette question à l'attention des membres du comité qui représentent toutes les régions du Canada.

Comme dans le cas de l'assemblée du Conseil mondial des Eglises, la façon la plus efficace de faire ressortir un état de choses consiste quelquefois à exposer en public votre propre situation plutôt que de citer des masses de statistiques. Par exemple, simplement en disant aux gens exactement de quelle façon vous envisagez une proposition donnée, quelles répercussions elle aura sur vous et ce qui se passe, à vos yeux, dans votre région.

Je crois que l'une des choses dont j'aimerais que les représentants des municipalités rurales de la Saskatchewan nous entretiennent—M. Sinkinson a porté à notre attention l'appui écrasant qu'a reçu la résolution relative au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sur le plan du vote qui a eu lieu et la capacité des habitants des municipalités, des producteurs, d'assumer, semble-t-il, le fardeau de dépenses supplémentaires substantielles, à l'heure actuelle.

Je me demande si vous pourriez nous indiquer à quels coûts de production, à quelles dépenses font maintenant face les habitants de la Saskatchewan, compte tenu de l'expérience que vous avez des contribuables de votre municipalité, et en ce qui a trait au revenu que touchent vos mandants en leur qualité de producteurs de grain. Seriez-vous en mesure de nous fournir certaines précisions concernant la situation actuelle des producteurs de grain des municipalités rurales de la Saskatchewan?

**M. A. Thiessen:** Monsieur Phelps, s'il vous plaît.

**M. Phelps:** Monsieur le président, je parlerai de notre région. Comme nous l'avons mentionné dans le mémoire, notre région a été ravagée par le gel l'année dernière. Le classement de notre blé a été très faible, et même s'il pesait 62 livres de boisseau, nous avons dû accepter qu'il soit classé comme



[Texte]

classified as feed. So as Mr. Sinkinson has said, we were definitely way below the cost of production.

The inputs are very very high. Fertilizer is high; sprays and so on are high; the cost of machinery is drastically high. I was just looking at the Prince Albert Fair the other day; they had a 60-foot harrow bar on sale for \$13,900. I paid \$18,000 for the three quarters of land I farm east of Prince Albert, and I am damned if I will buy a \$14,000 harrow bar to harrow it. The cost of production is just absolutely out of this world and, if we have to pay five times the Crow, or something like that, I do not know where the money is to come from.

**Mr. A. Thiessen:** May I add something to that, Mr. Chairman?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Yes, Mr. Thiessen.

**Mr. A. Thiessen:** Thank you. To go back to your question, Mr. Hnatyshyn, I think one thing we so very often forget, and which maybe the committee does not hear quite often enough, but which I think is a basis for the stand that our association and our constituents have taken—nor do we see it announced or reported on in the press, nor over the radio—is something which Charlie Phelps, our president, has already alluded to. I mean that every farmer in the Province of Saskatchewan has now already faced, on average, the increased kinds of costs that you are talking about. Mr. Sinkinson alluded to it, and I think very often that is the forgotten factor in our arguments.

If you took my farm; if you took my constituents as reeve of an RM, because of the cycle of where we can haul our grain—and it was in our presentation that the costs of transportation for farmers now has already escalated five times—when you propose Crow changes and we might face two or three or five, we are looking at them after the fact. That is a very basic reason as to why we are basically opposed to any change in the Crow rate; the costs which we have already assimilated have got that escalation factor in them for us.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I wonder if another dimension of this is the experience that you might bring to our committee with respect to the size of farms now and regarding the changes taking place in Saskatchewan, and also your prognostication as to the effect of this proposal, this legislation, on the future of the family farm.

[Traduction]

céréales fourragères. En vertu de l'ancien système de classement, tout boisseau de blé qui pesait plus de 57 livres n'était pas considéré comme des céréales fourragères. Ainsi, comme l'a dit M. Sinkinson, nous avons touché bien moins que les coûts de production.

Les coûts de production sont très très élevés. L'engrais coûte cher; la pulvérisation et tout le reste coûtent cher; et le coût des machines agricoles est extrêmement élevé. L'autre jour, je les regardais à la foire de Prince Albert; il y avait là à vendre une herse de 60 pieds qui coûtait \$13,900. J'ai payé \$18,000 pour les trois quarts des terres que j'exploite à l'est de Prince Albert, et que le diable m'emporte si je vais payer \$14,000 pour une herse. Le coût de production est absolument extraordinaire, et ici nous devons acquitter un tarif cinq fois supérieur au tarif du Nid-de-Corbeau, ou quelque chose du genre, je ne sais pas où nous devons prendre l'argent.

**M. A. Thiessen:** Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

**Le président suppléant (M. Neil):** Oui, monsieur Thiessen.

**M. A. Thiessen:** Merci. Pour en revenir à votre question, monsieur Hnatyshyn, je crois qu'une chose que nous oublions très souvent, et que peut-être les membres du comité n'entendent pas suffisamment souvent, mais qui, selon moi, sous-tend la position qu'ont adoptée notre association et nos mandants—et cette question ne fait l'objet d'aucune annonce et d'aucun reportage ni dans la presse, ni à la radio—est une chose à laquelle Charlie Phelps, notre président a déjà fait allusion. Je veux dire que chaque agriculteur de la Saskatchewan a maintenant déjà dû faire face, en moyenne, au genre d'accroissement du coût dont vous parlez. M. Sinkinson y a fait allusion, et je crois que, bien souvent, c'est le facteur que nous oublions dans le cadre de nos arguments.

Si vous prenez le cas de ma ferme; si vous prenez le cas de mes mandants en ma qualité de président du conseil d'une MR, en raison du cycle de transport de notre grain—et nous avons mentionné dans notre mémoire que les coûts liés au transport que doivent assumer les agriculteurs à l'heure actuelle ont déjà augmenté cinq fois—lorsque vous proposez d'apporter des changements au tarif du Nid-de-Corbeau—et il est possible que nous devions faire face à deux, trois ou cinq hausses de prix, nous nous trouvons devant un fait accompli. Voilà une raison très fondamentale pour laquelle nous sommes entièrement opposés à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau: les coûts que nous assumons connaissent déjà une telle escalade.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, je me demande si les données que vous pouvez communiquer à notre comité en ce qui a trait à la taille actuelle des fermes et aux changements qui se produisent en Saskatchewan ne constituent pas une autre dimension du problème, et j'aimerais également que vous formuliez un pronostic concernant les répercussions éventuelles de ce projet, de ce document législatif, sur l'avenir de la ferme familiale.

[Text]

[Translation]

• 1640

What is happening in Saskatchewan among young people coming in and taking over the farms and buying into the farms and starting off farming operations? Is it not a fact, without trying to lead you on this, that unless you are fortunate enough to have parents who are farming at the present time the prospects for getting into grain farming are getting more and more remote for people even if they are coming out of universities with agricultural training or engineering training, agricultural engineering? Would you comment on that? Or as a country lawyer.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Phelps.

**Mr. Phelps:** I would answer that question that you are absolutely right. That is exactly what is happening. I have only one boy. I have raised three girls and a boy. My boy is just turning 19, and I feel that right now if I was to give him the farm he could not afford to farm it unless dad would follow him into the bank and sign all the sureties to keep him farming. There is absolutely no way that he could take over that farm unless I am prepared to give it to him and have the money for my own retirement. It is the same with the neighborhood boys.

I see that if the Crow is abolished—and I will read directly from the study that I am going to present as a supplement to our brief:

If the Crow rate is abolished the railways will have the flexibility to charge different rates on different lines by charging higher rates on lines that are less profitable, lower rates on lines that are profitable. The railways will have an economic lever to persuade farmers to truck their grain to certain points and abandon others. This tactic, coupled with the presence of large inland terminals, will force the farmers to haul to inland terminals or pay higher freight rates to keep their local elevators open. If they are forced by this economic pressure to haul to inland terminals, the local elevator will close and, as recent studies have shown, the local community will decline very quickly after the local elevator has been shut down. This will have a serious negative impact on the nature and viability of rural life in small towns.

And if we do not have small towns and rural life, these boys will be gone and they will not be taking over dad's farm.

**Mr. Hnatyshyn:** I just have a couple more questions. You made reference in your presentation to the growth in trucking over the roads that are maintained and paid for by farmers in respect of municipalities. Can you give me some idea as to just where we stand now on that and what you anticipate if these proposals are put into effect will be the growth factor in the use of your roads in municipalities across the province?

Quelle est la situation, en Saskatchewan, des jeunes qui achètent des fermes et qui commencent à les exploiter? Sans vouloir diriger votre opinion, n'est-il pas vrai que, à moins d'avoir la chance d'être fils ou fille d'agriculteurs actuellement exploitants, il est de plus en plus difficile pour les jeunes d'envisager de s'adonner à la céréaliculture, même s'ils détiennent un diplôme universitaire en agriculture, en génie ou en agronomie? Pourriez-vous nous donner votre opinion à ce sujet, en tant qu'avocat exerçant dans les régions rurales?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Phelps.

**M. Phelps:** Ma réponse à votre question est un oui sans équivoque. C'est exactement ce qui se passe. J'ai un seul fils. J'ai élevé trois filles et un fils. Ce dernier va avoir 19 ans bientôt et je sais que, si je lui donnais la ferme maintenant, il n'aurait pas les moyens de l'exploiter à moins que je ne porte garant pour tous les emprunts qu'il fera à la banque. Il n'y a absolument aucun moyen qui pourrait lui permettre d'exploiter cette ferme à moins que je ne sois prêts à la lui donner et à perdre ainsi l'argent mis de côté pour ma propre retraite. Les garçons du voisinage sont dans la même situation.

Selon moi, si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, je vous lis un extrait de l'étude que je vous présenterai à titre d'appendice à notre exposé:

Si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli, les sociétés ferroviaires auront le loisir d'imposer des tarifs différents sur les différentes lignes, soit d'imposer des tarifs plus élevés sur les lignes moins rentables et des tarifs moins élevés sur les lignes rentables. Elles disposeront d'un levier économique leur permettant de persuader les agriculteurs d'expédier leurs céréales par camion vers certains points et d'abandonner l'expédition vers d'autres points. Cette tactique, combinée à la présence de gros silos régionaux, forcera les agriculteurs à expédier leurs céréales vers ces silos ou à payer des tarifs de transport plus élevés pour garder ouverts leurs silos locaux. Si les agriculteurs se voient forcés, en raison de ces pressions économiques, d'expédier leurs céréales vers les silos régionaux, les silos locaux fermeront leurs portes et, comme des études récentes l'ont démontré, la communauté locale se désagrègera très rapidement après la fermeture du silo local. Cette situation aura des effets négatifs considérables sur la qualité et l'avenir de la vie rurale des petites villes.

Et, si nous n'avons pas de petites villes et de vie rurale, les garçons s'en iront et il n'y aura personne pour prendre la relève.

**M. Hnatyshyn:** J'ai seulement une ou deux autres questions. Vous avez parlé, lors de votre exposé, de l'accroissement du transport par camion sur les routes qui sont entretenues et payées par les agriculteurs, dans les limites des municipalités. Pouvez-vous me donner une idée de votre position actuelle sur ce sujet et me dire, advenant le cas où les propositions seraient mises en vigueur, quel taux d'augmentation vous prévoyez dans l'utilisation de vos routes dans les municipalités de la province?



[Texte]

**Mr. Phelps:** Yes, that is already happening, and one of the directors of SARM who helped prepare this brief—it is certainly happening in his area out around Arelee and the Perdue area. Those fellows used to haul six miles; but due to rail line abandonment, they have three options now, as I understand it—36 miles, 40 miles or 44 miles. They are in the situation I am in. I live between the North and South Saskatchewan Rivers; I have hauled 18 to 25 miles all my life; I am used to it. They are used to hauling six miles; now they have to haul further than I have had to haul and it is all due to rail line abandonment.

To go back to the supplementary, there is a statement at the start of that supplementary, and I will be giving you a copy:

A 50% increase in grain truck traffic on rural road system over the next five years could mean an additional 5.6% per year in incremental maintenance and reconstruction costs, or roughly \$3.4 million per year in 1981 dollars. Rail line abandonment will amplify the effects of increased grain handling. Limited abandonment could add another \$1.8 million per year to the maintenance and reconstruction costs. In some areas this may be great enough to warrant special consideration, including the possible reconstruction to pavement standard of a portion of the primary grid system. If the Crow rate is changed in such a way that it results in an inland terminal system, the cost of municipal and provincial road maintenance could reach \$150 million a year in 1981 dollars.

In that statement we have not even mentioned the cost of policing. We are having problems now with our road banning situation in the spring where the truckers are not adhering to our road bans. It looks like the larger municipalities are going to have to get into the policing of their own roads within their municipalities, and all municipalities, and this would be a drastic measure and very, very costly, and probably it would get more costly each year.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Your final question, Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** I just want to ask one question of Mr. Sinkinson. I am very interested in his presentation and would comment on the vigour with which he put forward a point of view which a lot of us understand. You say you are not an expert in terms of the subsidies received by farmers in the United States and Canada, but do you have, Mr. Sinkinson, any figures with respect to the comparative subsidies paid? I might have missed this, but I do not recall your giving any example as to what farmers are being subsidized in the United States, quite apart from the fact that I think Emmett Hall pointed out there are a lot of methods by which the American government indirectly subsidizes the hauling of grain to export points, such as the canal system that is maintained by the army down there and other methods which are not necessarily taken into the computation of direct subsidies to grain producers or farmers in general. Do you have any information

[Traduction]

**M. Phelps:** Oui, on peut déjà le constater. Un des directeurs du SARM qui a aidé à rédiger cet exposé peut certainement le constater dans sa région, autour de Arelee et de Perdue. Auparavant, les producteurs n'avaient que six milles à faire; mais, depuis l'abandon de certaines lignes ferroviaires, il leur reste trois choix maintenant: 36 milles, 40 milles ou 44 milles. Ils sont dans la même situation que moi. Je vis dans la région située entre la rivière Saskatchewan-nord et la rivière Saskatchewan-sud. J'ai toujours eu à faire entre 18 et 25 milles pour me rendre jusqu'au silo; j'y suis habitué. Ils étaient habitués à faire six milles; maintenant, ils doivent en faire plus que moi, et tout ça, à cause de l'abandon de lignes ferroviaires.

Pour en revenir à l'appendice, il y a une affirmation au début de cet appendice, et je vous en donnerai un exemplaire.

Une augmentation de 50 p. 100 du transport des céréales par camion sur les routes rurales, au cours des cinq prochaines années, pourrait signifier un accroissement annuel de 5.6 p. 100 des coûts d'entretien et de reconstruction, soit environ 3.4 millions de dollars par année, en dollars de 1981. L'abandon de lignes ferroviaires accentuera les conséquences d'une manutention accrue des céréales. L'abandon de certaines lignes pourrait entraîner des coûts additionnels de 1.8 millions de dollars par année en entretien et en reconstruction. Dans certaines régions, l'accroissement du camionnage pourrait être assez important pour rendre nécessaires des travaux de repavage d'une partie du réseau de routes primaires. Si la modification du tarif du Nid-de-Corbeau donne lieu à la constitution d'un réseau de stylos terminus régionaux, le coût de l'entretien des routes municipales et provinciales pourrait atteindre 150 millions de dollars par année, en dollars de 1981.

Dans cette affirmation, nous n'avons même pas mentionné le coût d'application des mesures de surveillance. Nous avons déjà de la difficulté à faire respecter par les camionneurs l'interdiction de passage sur certaines routes au printemps. Il semble que les municipalités plus importantes devront surveiller elles-mêmes leurs propres routes, dans les municipalités constituantes. Ce travail de surveillance coûtera très, très cher et, probablement, de plus en plus cher, à chaque année.

**Le président suppléant (M. Neil):** Une dernière question, monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Je veux poser une seule question à M. Sinkinson. Son exposé m'a vivement intéressé, et j'admire l'ardeur avec laquelle il a présenté son opinion sur un sujet qui est familier à beaucoup d'entre nous. Vous dites que vous n'êtes pas un spécialiste de la question des subventions accordées aux agriculteurs américains et canadiens, mais avez-vous certains chiffres qui pourraient permettre de faire la comparaison? J'étais peut-être distrait, mais je ne me rappelle pas que vous ayez donné un exemple des subventions que reçoivent les agriculteurs, aux États-Unis, mis à part le fait, souligné par le juge Emmett Hall, que le gouvernement américain utilise de nombreuses méthodes indirectes pour subventionner l'expédition des céréales vers les points d'exportation, comme l'entretien du réseau de canaux qui est assuré par l'armée et d'autres méthodes qui ne sont pas nécessairement prises en compte dans le calcul des subventions directes

[Text]

as to the comparison between the American farmer and the Canadian farmer in terms of direct government subsidy?

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, no, I am sorry; I do not, other than the ones I mentioned. You have all heard about the payment in kind program, which is really a massive program. That is the one I was thinking about. But there have been land banks and different subsidy programs, which Mr. Hnatyshyn knows about, in the past where they have taken land out of production and so on. I am sorry that I do not have that.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Murta indicated he had a supplementary. Go ahead, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you.

There were two questions. One I had asked previously of Mr. Sinkinson, and I wonder if he would be prepared to answer it now. That is what appears, certainly from the committee's point of view, to be somewhat of a conflict between the official stand of some of the pools, for example, and what is happening at the local grassroots.

Before you answer that, I have a supplementary to what Mr. Hnatyshyn had indicated in terms of the trucking. Trucking has increased dramatically in the prairies over the last few years with the Crow rate in place. You have figures of what would happen to the cost of the roads if there is a change in the Crow. What happens if there is not a change in the Crow? What would happen if the legislation, as you people have recommended, is scrapped? What do you see in terms of an escalation in trucking? Do you see it as increasing as quickly as it has, for example, in the last five years? Are we reaching the peak right now in terms of trucking, in truck movement of grain out of certain areas of the Prairies? Could you comment on that aspect of it? If you did not see a change in the Crow, are we still going to see a dramatic escalation in trucking in any event?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Wilkinson.

**Mr. Wilkinson:** I might try to answer part of it. From what I understand, naturally some farm trucks are getting bigger because farms are getting bigger in order to maintain a living on these farms. I think the question was asked earlier: Are farms getting bigger; and, if so, to what extent? Certainly, not too many years ago farms were two and three quarter-sections to make a viable farm, but now you are looking at six quarter sections or a section and a half, and of course with bigger farms come bigger trucks.

With rail line abandonment, many of the areas are going to have to haul, or are having to haul their grain now, many more miles to get to a line that has not been abandoned. So these truckers are now going for bigger trucks.

[Translation]

aux céréaliculteurs ou aux agriculteurs en général. Avez-vous d'autres renseignements qui pourraient nous éclairer sur la comparaison à faire entre l'agriculteur américain et l'agriculteur canadien, au chapitre des subventions gouvernementales directes?

**M. Sinkinson:** Non, monsieur le président, je m'en excuse, je n'ai pas d'autres renseignements que ceux que j'ai mentionnés. Vous avez tous entendu parler du programme de paiement-en-nature, un programme d'envergure. C'est à ce programme que je pensais. Cependant, il y a eu, dans le passé, des banques de terres et différents programmes de subvention, que M. Hnatyshyn connaît, qui visaient à retirer des terres de la production, etc. Je m'excuse de ne pas avoir plus de renseignements.

**Le président suppléant (M. Neil):** M. Murta m'a dit qu'il avait une question supplémentaire. Allez-y, monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci.

J'avais deux questions. La première, je l'ai déjà posée et M. Sinkinson, et je me demande s'il est prêt à y répondre maintenant. J'aimerais qu'il me parle de ce qui semble, du moins du point de vue du Comité, être un désaccord entre la position officielle de certaines des pools, par exemple, et la situation au niveau local.

Avant qu'on ne me réponde, j'ai une autre question qui porte sur ce que M. Hnatyshyn a dit au sujet du camionnage. Le transport par camion a augmenté considérablement dans les Prairies au cours des dernières années, malgré la présence du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. Vous avez des chiffres sur ce qui adviendrait au coût des routes si le tarif était modifié. Que se passera-t-il si le tarif n'est pas modifié? Que se passerait-il si le projet de loi, modifié selon vos recommandations, était abandonné? Quelle envergure aura l'accroissement du camionnage? Pensez-vous que le transport par camion augmentera aussi rapidement qu'il l'a fait, par exemple, au cours des cinq dernières années? Sommes-nous à l'heure actuelle, presque au plus fort des acheminements par camion des céréales dans certaines régions des Prairies? Pouvez-vous me donner votre opinion sur ce sujet? Si le tarif statutaire n'était pas modifié, assisterait-on quand même à une augmentation importante du transport par camion?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Wilkinson.

**M. Wilkinson:** Je peux essayer de répondre à une partie de la question. Évidemment, certains camions de ferme sont de plus en plus gros parce que les fermes sont de plus en plus grosses, question d'assurer la rentabilité de l'exploitation. Je crois qu'on a posé cette question plus tôt: les fermes sont-elles de plus en plus grosses; si oui, dans quelle mesure? Il n'y a pas longtemps, pour être rentable, une ferme n'avait besoin que de deux ou trois quarts de section. De nos jours, les fermes sont composées de six quarts de section ou d'une seconde et demie, et, bien entendu, plus les fermes sont grosses, plus les camions sont gros.

Avec l'abandon de lignes ferroviaires, les agriculteurs de nombreuses régions devront faire davantage de milles, ou doivent déjà le faire, pour amener leurs céréales jusqu'à une



[Texte]

On top of that, we do have some inland terminals or very large elevators that are drawing traffic; for instance, the Weyburn inland terminal. I understand they are drawing down to Weyburn from even as far north as Southey and that area to go to the Weyburn inland terminal.

Then your quota system, as I understand it, also adds to the complications of how far truckers go. If their local delivery point is closed up or full, then they will take a truck and they will haul much greater distance to a second or alternative delivery point, all of which does add to the cost of moving grain or to the size of trucks, and therefore the kind of roads that we are going to have to build. I suggest that what has happened now, as a result of what Mr. Thiessen referred to, is we have already paid the price for some of this rail line abandonment. That is what is happening in larger trucks.

• 1650

I think there would probably be a levelling off to some extent, but certainly if you have fewer rail lines and more centralization then you have commercial trucks coming into it. Commercial trucks, I would suggest, may be a little more difficult for municipalities to deal with than the local farmers because there is a different incentive. Farmers are driving over their own roads; they are not going to damage them any more than they have to. The commercial trucker's incentive is the dollars he is going to get for the delivery of grain, and he is going to be running over roads and doing damage which the local people may not.

So I would suggest to you that certainly there are bigger trucks because there are bigger farms and there is more distance even already but with rail line abandonment and a centralization of the transportation system it is really going to get out of hand entirely.

**Mr. Murta:** Thank you.

**Mr. Phelps:** Could I just expand on that a little?

That is the reason I was bringing out the point about policing our own system. We probably will get ourselves into a position where each municipality will have to police their own weight limits on roads, especially in spring banning and when the roads are very soft due to heavy rains and so on because the traffic board is just not staffed to look after it. We are not staffed at all except for a few large municipalities like Corman Park out of Saskatoon; they have their own police right there now already, but then that is a large municipality.

**Mr. Murta:** Thank you.

[Traduction]

ligne qui n'est pas abandonnée. Donc, ces camionneurs s'équipent de plus gros camions.

En outre, nous avons certains silos régionaux ou de très gros silos qui attirent le trafic, par exemple, le silo régional de Weyburn. J'ai entendu dire que les agriculteurs situés aussi au nord que Southey et la région environnante venaient porter leurs céréales au silo régional de Weyburn.

Puis, comme je comprends la chose, le système de contingentement est aussi une source de complications additionnelle pour les camionneurs. Si leur point de livraison local est fermé ou que le contingent est atteint, ils doivent se rendre par camion beaucoup plus loin, à un autre point de livraison. Toutes ces raisons favorisent l'augmentation du coût du transport des céréales et de la taille des camions et, par conséquent, déterminent le genre de route que nous serons obligés de construire. Selon moi, pour faire suite à ce que disait M. Thiessen, nous avons déjà payé le prix pour une partie des lignes abandonnées. Voilà quelle est la situation en ce qui concerne les poids lourds.

A mon avis, il y aura probablement un certain nivellement, mais il est évident que si les voies ferroviaires sont moins nombreuses et la centralisation, plus importante, le camionnage commercial augmentera. Selon moi, les municipalités auront un peu plus de difficultés avec les camionneurs commerciaux qu'avec les exploitants agricoles locaux, attirés par un stimulant différent. Les agriculteurs conduisent leur véhicule sur leurs propres routes rurales, et ils ne feront rien pour les endommager. L'intérêt du camionneur commercial réside dans ce qu'il touchera pour livrer les céréales, et il parcourra des routes, qu'il endommagera, ce que ne fera pas nécessairement la population locale.

Voilà pourquoi je pense que l'augmentation du poids des camions est liée à l'agrandissement des exploitations agricoles, et même aujourd'hui, les distances sont plus grandes. Toutefois, si l'on met des voies ferroviaires hors de service et que l'on centralise le réseau de transport, la situation échappera à tout contrôle.

**M. Murta:** Je vous remercie.

**M. Phelps:** Puis-je me permettre d'ajouter quelque chose?

Voilà précisément pourquoi je soulevais la question de la surveillance de notre propre réseau. Il se pourrait fort bien que chaque municipalité doive assurer la surveillance de ses propres limites de poids sur les routes, notamment faire respecter l'interdiction de circuler sur certaines routes au printemps, lorsque les pluies abondantes ramollissent la chaussée ou dans d'autres cas, le comité de la circulation routière n'ayant pas le personnel requis pour ce faire. Aucun organisme n'a suffisamment de personnel à cette fin, sauf quelques grandes municipalités, comme Corman Park, non loin de Saskatoon, qui a déjà formé son propre corps de surveillance.

**M. Murta:** Je vous remercie.

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman.

Of course I agree with all of the remarks that have been made in this regard. I would just like to point out, perhaps, to our eastern friends—and I really regard them as friends, and we are all part of this country, and I think it is just great that we are able to talk to one another; I think we should do much, much more of it, Mr. Chairman—that this problem of banning roads in the spring is an enormously difficult task because the truckers, and you can hardly blame them if it is their livelihood, have a habit of sneaking through, perhaps in the middle of the night at 3.00 a.m. or something like that, when there are road bans on. Most municipalities have found it so difficult that they do not even attempt to put a road ban on, but you know what will happen to the roads in the spring when the frost goes out and the grounds are soft and you put a heavy truck over the roads. It is just dreadful. So we are not talking any horror stories here; we are talking reality.

Did you want me to comment, Mr. Chairman, on the supposed disagreement between the wheat pools and the SARM?

I would agree with Mr. Phelps wholeheartedly that the councillors cannot possibly go for the abolition of the Crow. It is exactly as Mr. Phelps says. The councillors are responsible for providing the road system and they all know that if the Crow goes and centralization develops—the larger hauling, the greater distances—the councillor is right in trouble with this. But the wheat pool fellows are not so much in trouble with this. It is kind of handy for the wheat pool, really, to have fewer elevators; it is simpler to have a centralized system, but they are a group which tries to serve the needs of farmers so they continue with many elevators. So the problems are quite different between the pool and the others.

I might also comment, Mr. Chairman, to say that the grain handling system that we have out in Gravelbourg is marvelously efficient from that point of view. The trains come out there; they leave Regina here, which is 120 miles from Gravelbourg and a lot more miles by rail. They go out there to Gravelbourg with an empty train; leave here perhaps in the middle of the night or something like that arriving in the morning or maybe leave in the afternoon and arrive in the late afternoon. The next day the elevators go to work and they load those boxcars, and they do a good job of it. Gravelbourg is the turn-around point so that is where the train starts from, usually about 15 or 20 boxcars from the pool, a similar number maybe from Pioneer and the United Grain Growers. So you have a train of about 30 cars right away. They start out about 4.00 p.m. and they are back here in Regina usually by midnight or so. So it takes about 48 hours from the time that train leaves Regina empty until it is back here loaded.

Now you can tell me about the 17 days that it spends on average monkeying around getting from here to Thunder Bay and back. There is where the problem is.

[Translation]

**Le président suppléant (M. Neil):** La parole est à vous, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis évidemment d'accord avec toutes les observations formulées à cet égard. Cependant, je me permettrai de souligner à nos amis de l'Est (et je les considère vraiment comme des amis, puisque nous appartenons tous au même pays, et c'est formidable que nous puissions dialoguer ainsi, il faudrait le faire davantage, monsieur le président), que le problème de l'interdiction de circuler sur certaines routes au printemps est extrêmement difficile à régler, les camionneurs ayant l'habitude, que l'on peut difficilement blâmer puisque leur gagne-pain en dépend, de se faufiler sur ces routes, par exemple, au milieu de la nuit. Ce problème est si difficile à régler pour la majorité des municipalités qu'elles ne tentent même pas de fermer des routes. Vous savez dans quel piètre état les routes deviennent au printemps, lorsque le dégel commence, que la chaussée ramollit et que les poids lourds y passent. Ce n'est pas de la science fiction, mais la réalité.

Désiriez-vous, monsieur le président, commenter la soi-disant mésentente entre les syndicats du blé et le SARM?

Je suis tout à fait d'accord avec M. Phelps lorsqu'il affirme que les conseillers ne peuvent accepter l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau. La situation est telle qu'il la décrit. Les conseillers ont le mandat d'assurer l'existence du système routier et ils savent qu'ils auront des problèmes si le tarif est aboli et que l'on centralise les activités (transport de charge-ments plus lourds, distances plus longues). Toutefois, cela ne causerait pas de problèmes aux membres des syndicats du blé. En fait, il leur serait plus utile qu'il y ait moins de silos; il est plus simple de centraliser les activités, mais leur groupe veut répondre aux besoins des agriculteurs, et voilà pourquoi il continue d'exploiter tant de silos. Les problèmes des syndicats du blé sont donc bien différents de ceux des autres.

J'ajouterai, monsieur le président, que le réseau de manutention des céréales de Gravelbourg est extrêmement efficace de ce point de vue. Située à 120 milles de Regina, mais beaucoup plus éloignée par chemin de fer, la ville est desservie par des trains qui, partant à vide au milieu de la nuit ou l'après-midi, y arrivent le matin ou à la fin de l'après-midi. Le jour suivant, les travailleurs des silos se mettent à l'oeuvre et chargent les wagons couverts, et ils sont très efficaces. Gravelbourg représente un point tournant d'où partent environ 15 ou 20 wagons couverts appartenant au syndicat, auxquels s'ajoute à peu près le même nombre de wagons en provenance de Pioneer et de la *United Grain Growers*. Dès le départ, donc, le train compte environ 30 wagons. Il part vers 16 heures et arrive à Regina vers minuit. Il faut donc compter environ 48 heures entre le moment où le train part à vide de Regina jusqu'à ce qu'il y soit revenu avec son chargement.

Maintenant, vous pouvez peut-être m'expliquer pourquoi il faut, en moyenne, dix-sept jours pour effectuer l'aller-retour d'ici à Thunder Bay. Voilà où est le problème.



[Texte]

Do not ever let anybody tell you that the problem of moving grain is in the country elevator system. I want to say this to my eastern friends particularly because the idea is being put over here that it is something wrong with the country elevator system. That is a bunch of rubbish. There is nothing wrong with the country elevator system; it works beautifully. And there is nothing wrong with the rail system from Regina to Gravelbourg and back; it has been working beautifully for years. But there are problems once it gets here getting it to terminal and back.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Sinkinson. Mr. Hovdebo, a 10-minute round.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

Possibly the questions that I want to ask, Mr. Chairman, are in the supplement that SARM is going to present.

I would like to just ask a question maybe for an enlargement of some of the facts that you were giving. How much, approximately, does it cost to build a road up to a grid standard on a per-mile basis?

**Mr. I. Thiessen:** On average?

**Mr. Hovdebo:** Yes.

**Mr. I. Thiessen:** I would say \$40,000 is a pretty good figure right now. You said to grid road standards?

**Mr. Hovdebo:** Up to grid road standards, yes.

**Mr. I. Thiessen:** Primary grid or grid?

**Mr. Hovdebo:** Well, primary grid, I guess, is what you need, is it not?

**Mr. I. Thiessen:** Primary grid would be a little higher on average.

**Mr. Hovdebo:** Do you have any idea of how many miles of new grid will be required? I notice you had some figures on the increased cost of maintenance and rebuilding, but do you have any idea of how many miles of new grid will be required by abandonment and by the changing of the road traffic because of abandonment, or is that just a little too nebulous a concern?

**Mr. Phelps:** I do not have any estimate of the additional cost of additional miles of roads that would have to be built at this time because we do not know how much more rail line abandonment there would be, but there are a few hypothetical scenarios drawn in this supplement that I am going to be giving the chairman.

**Mr. Hovdebo:** The third question on that same area is: How are you looking towards getting the money for policing, for instance, and for building and upgrading of roads? Has the association been considering tolls as a possible source of income such as they are now doing in a number of areas in the United States?

**Mr. Phelps:** No, we have not considered tolls. We have just started to talk with the Department of Rural Development.

[Traduction]

Ne laissez jamais personne vous dire que les difficultés du transport céréalier sont le fait du réseau de silos ruraux. C'est ce que je veux dire à mes amis de l'Est, notamment, parce qu'ici, on répand la rumeur que le réseau de silos ruraux fonctionne mal. C'est tout à fait faux. Le réseau ne connaît aucun problème et est extrêmement efficace. Il n'y a pas de problème non plus en ce qui concerne le transport ferroviaire entre Regina et Gravelbourg, qui roule très bien depuis des années. Toutefois, les difficultés commencent quand le train entre en gare, qu'il faut le conduire au silo et le ramener.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie, monsieur Sinkinson. Monsieur Hovdebo, vous avez dix minutes.

**M. Hovdebo:** Je vous remercie, monsieur le président.

Les questions que je désire poser, monsieur le président se trouvent probablement dans l'annexe que le SARM va présenter.

J'aimerais avoir certaines précisions sur les faits que vous soulevés. Combien cela coûte-t-il approximativement, par mille, pour construire une route ordinaire?

**M. I. Thiessen:** En moyenne?

**M. Hovdebo:** Oui.

**M. I. Thiessen:** Je dirais que cela tourne autour de \$40,000. Vous avez bien dit une route ordinaire?

**M. Hovdebo:** Oui, c'est bien ça.

**M. I. Thiessen:** Une très bonne route ou une route ordinaire?

**M. Hovdebo:** Ce qu'il faut, c'est une très bonne route, n'est-ce pas?

**M. I. Thiessen:** Une très bonne route coûterait, en moyenne, un peu plus cher.

**M. Hovdebo:** Savez-vous combien il faudra de milles de route de plus? J'ai remarqué que vous aviez certains chiffres sur l'augmentation des frais d'entretien et de réparation, mais savez-vous combien il faudra de milles de nouvelle route si on ferme des voies ferrées et que, par conséquent, on modifie le trafic routier? Cette question est-elle trop nébuleuse?

**M. Phelps:** Je ne possède aucune évaluation sur ce qu'il en coûterait de plus pour construire les nouvelles routes qui seraient alors nécessaires, puisque je ne sais pas quelles lignes ferroviaires seraient fermées. Cependant, nous présentons quelques scénarios éventuels à ce sujet dans l'annexe que je vais remettre au président.

**M. Hovdebo:** Voilà ma troisième question à ce sujet: comment comptez-vous trouver les fonds nécessaires pour assurer la surveillance, par exemple, et pour construire et améliorer des routes? L'association envisage-t-elle d'imposer un péage comme source éventuelle de revenus, comme cela se fait dans plusieurs régions aux États-Unis?

**M. Phelps:** Non, nous n'avons pas envisagé cette possibilité. Nous venons à peine de commencer les discussions avec le ministère du Développement rural. Nous présenterons, en

[Text]

We will be presenting a brief in October of this year, and we will probably be addressing that topic then.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Wilkinson.

**Mr. Wilkinson:** Mr. Chairman, if I might just add to that, I would think that if the federal government in their wisdom decide to go through with the legislation, they now have the books... which is going to have this cost impact on the farmers indirectly and the municipalities directly, this is relieving the railroads of an expenditure that they have agreed to take on in perpetuity. It seems to me, then, that the shift should not be from the railways to the farmers and to the municipalities. If the federal government is going to cause this shift, then I think there is good reason for a direct subsidy to the rural municipalities to offset these kinds of costs. I think that is the bottom line of the case we are trying to make today: some way a subsidy to compensate the farmers and the municipalities for the cost of increased road services, which is now the responsibility of the railways, should be made to the municipalities concerned.

**Mr. Hovdebo:** You will be going to the federal government for some help on that one, will you?

**Mr. Wilkinson:** It is not that easy for small rural municipalities to go to Ottawa and make any kind of a case. As you know, rural municipalities are the responsibility of the provincial government so we would have to go to the provincial government and then our provincial government would have to go to Ottawa to make the case for us.

• 1700

But that does not mean that we cannot argue the case for ourselves, and support the provincial government. We believe that if Ottawa is really playing fair, they will see this as a cost, and probably through subsidization to the provincial government it would be indirectly passed on to us.

**Mr. Hovdebo:** I have one more question, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Maybe Mr. Sinkinson can answer this one.

We have had very little said, very little discussion about the freedom of choice proposal. I wonder if Mr. Sinkinson would like to make a comment on that, about where he stands or where he thinks that maybe a rural municipality might stand.

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, of course this has not been discussed at great length, to my knowledge, but certainly I think I would speak for my farmer friends whom I am representing today in saying that the subsidies must go to the railroads.

This is simply a reaffirmation of one of the principles of the Crow rate. It is rather like saying, if you are going to cut off

[Translation]

octobre de cette année, un mémoire qui traitera probablement de cette question.

**Le président suppléant (M. Neil):** La parole est à vous, monsieur Wilkinson.

**M. Wilkinson:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter qu'à mon avis, si, dans sa grande sagesse, le gouvernement fédéral décide d'adopter les mesures législatives, il a maintenant les livres en main... exposant quels en seront, au niveau des coûts, les effets indirects sur les agriculteurs et directs sur les municipalités, et démontrant qu'elles libéreront les sociétés ferroviaires d'une charge qu'elles ont acceptée d'assumer en permanence. C'est pourquoi, selon moi, le changement ne devrait pas se faire des sociétés ferroviaires aux agriculteurs et aux municipalités. S'il devait modifier quelque chose, le gouvernement fédéral aurait de bonnes raisons d'accorder une subvention directe aux municipalités rurales, pour compenser ces coûts. Voilà le point principal de notre argumentation aujourd'hui: les municipalités en cause devraient toucher une quelconque subvention qui dédommagerait les exploitants agricoles et les municipalités des coûts qu'ils assumeraient au titre de l'augmentation du service, qui relève à l'heure actuelle des sociétés ferroviaires.

**M. Hovdebo:** N'avez-vous pas l'intention de vous adresser au gouvernement fédéral pour obtenir une aide à cet égard?

**M. Wilkinson:** Ce n'est pas facile, pour des petites municipalités rurales, de défendre un tel point de vue à Ottawa. Vous savez sans doute que les municipalités relèvent de la compétence provinciale. Nous devons d'abord nous adresser au gouvernement provincial qui doit soumettre le cas à Ottawa à notre place.

Mais cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas défendre notre propre cause et appuyer le gouvernement provincial. Nous croyons que, si le gouvernement fédéral est réellement de bonne foi, il considérera cela comme un coût et, probablement par la voie des subventions au gouvernement provincial, cela se répercutera indirectement sur nous.

**M. Hovdebo:** J'ai encore une question à poser, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Peut-être M. Sinkinson pourra-t-il répondre à ma question.

On a dit très peu de choses, il y a eu très peu de discussions sur la proposition relative à la liberté de choix. Je me demande si M. Sinkinson aimerait dire quelque chose à ce sujet: Quelle est sa position ou quelle pourrait être, selon lui, la position d'une municipalité rurale.

**M. Sinkinson:** Naturellement, monsieur le président, à ma connaissance cette question n'a pas été longuement débattue. Mais je crois certainement parler au nom de mes amis agriculteurs, que je représente aujourd'hui, lorsque j'affirme que les subventions doivent aller aux chemins de fer.

Il s'agit simplement d'une réaffirmation d'un des principes des taux du Nid-de-Corbeau. C'est un peu comme si je disais:



[Texte]

my arms, I would rather have one arm left anyway than to have them both chopped off. That is why, if you are going to dismember the Crow rate, if you leave part of it it is a little better than taking it all.

But the real issue is that we would keep the Crow, and when you say that you keep the Crow, the subsidies go to the railroads. You will recall, perhaps, the report which was made by Mr. Hall in 1977, which was probably one of the best reports that was ever made on this issue. Besides saying that we should keep the Crow rate, he said that it would be, or words to the effect—and I do not want to misquote him; Mr. Hall, I believe, is in the room, or was—that it would be absolutely ridiculous to pay that subsidy to 60,000 farmers or 100,000 farmers, or however many would be around. It is quite ridiculous. It would be a great mistake to make that payment to farmers.

Then of course the situation would undoubtedly develop, Mr. Chairman, when the price of wheat went up they would say, oh, those darn rich farmers, they do not need that subsidy anyway. Then they would chop it off and we would not have it when we needed it.

Thank you, Mr. Chairman. I hope that answers the question.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

**Mr. McDonald:** Mr. Chairman, I wonder if this committee realizes that when we take a load of grain to the elevator we have no control of the price that we are going to get for that grain; therefore we cannot work in the freight rate cost which could come.

Now your machine companies, on the other hand, price their product to us and then they add on the price of the freight to bring it to us. I just would like to bring that to your attention.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, Mr. McDonald. I think the point has been raised a number of times and the committee members should be aware of it by now. Thank you very much.

Mr. Reid, five minutes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I would like to ask a question to the SARM.

I have before me a list of population figures showing the increase in population for the cities in Saskatchewan, the increase in the towns of Saskatchewan, but a decrease of about 2% from 1966 to 1981 in the population of villages and a very substantial decrease of 9% in the population of rural municipalities. Could you indicate to me the reasons for this shift in population from the rural municipalities and from the villages to the cities and the towns?

• 1710

**Mr. Phelps:** Yes, that is not very hard: there is no money in farming, and they have gone looking for employment somewhere else.

[Traduction]

Si on me coupe les bras, j'aimerais autant qu'il m'en reste un, plutôt que de perdre les deux. Voilà pourquoi, si vous voulez démembrer les taux du Nid-de-Corbeau, il vaudrait mieux en laisser une partie que de tout enlever.

Mais le véritable enjeu est que nous garderions les accords du Nid-de-Corbeau, et qui dit accords du Nid-de-Corbeau, dit subventions aux chemins de fer. Vous vous souvenez peut-être du rapport écrit par M. Hall en 1977, probablement un des meilleurs rapports qui aient été faits sur la question. En plus de dire que nous devrions garder les taux du Nid-de-Corbeau, il a dit qu'il serait, ou quelque chose comme cela, et je ne veux pas ses paroles; M. Hall, je crois, est dans la salle, ou y était, que ce serait absolument ridicule de payer cette subvention à 60,000 ou 100,000 exploitants, ou quel que soit leur nombre. C'est vraiment ridicule. Ce serait une grande erreur de faire ce paiement aux agriculteurs.

Et puis, naturellement, monsieur le président, on en arriverait à la situation suivante. Quand le prix du blé grimperait, on entendrait dire: Ah! ces sacrés fermiers sont riches., ils n'ont pas besoin de cette subvention. Alors, elle serait supprimée et ne serait plus là quand nous en aurions besoin.

Merci, monsieur le président. J'espère que je réponds à la question.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup.

**M. McDonald:** Monsieur le président, je me demande si les membres de ce Comité sont conscients du fait que nous n'avons aucun pouvoir sur le prix du chargement de grains que nous apportons à l'élévateur, par conséquent, nous ne pouvons pas travailler dans le contexte des taux de transport qui pourraient être établis au coût réel.

En outre, les fabricants de machines agricoles fixent le prix de leurs produits, puis ils y ajoutent le prix du transport jusqu'à nous. Je voudrais seulement attirer votre attention sur ce fait.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, monsieur McDonald. Je crois que ce point a été soulevé de nombreuses fois et les membres du Comité devraient y être sensibilisés maintenant. Merci beaucoup.

Monsieur Reid, cinq minutes.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à la AMRS.

J'ai sous les yeux des chiffres de population qui montrent une augmentation démographique dans les villes de la Saskatchewan, mais une diminution d'environ 2 p. 100, de 1966 à 1981, dans la population des villages, et une très importante diminution de 9 p. 100 dans la population des municipalités rurales. Pourriez-vous me donner les raisons de ce déplacement des populations rurales vers les villes?

**M. Phelps:** Oui, cela n'est pas très difficile: l'exploitation agricole ne rapporte pas et ils doivent chercher un emploi ailleurs.

[Text]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Somebody referred to Mr. Justice Hall's report of 1977. He spent a chapter looking into that, a section on the social and community implications of railway abandonment. He gave a series of reasons for the decline in population of the rural municipalities and the shift of population to the cities and towns. He did not say that; his suggestions were quite different. He suggested one of the reasons there had been a shift in population was because of the services that were available to the people in rural municipalities—the centralization by the provincial government of hospitals, education, the demands of people for sewer and water, those kinds of factors. Are they not important in the shift of population from the rural municipalities to the larger communities?

**Mr. Phelps:** Somewhat, but I would think that the people who have moved off the farms have not all gone to the cities or the villages. I think there has been quite a bit of municipal-urban, where they moved to the outside of a small town. But I think the basic thing of the movement is that the farms are getting larger. We are industrializing agriculture; that is what happening. The family farms are moving away, and it is a bad trend. We feel, and I feel personally, that abolition of the Crow will add to that. There is absolutely no doubt about it.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** If the Crow rate were to go then, it is your feeling that these trends, which are actually happening today in Saskatchewan, would continue and perhaps might even be accelerated.

**Mr. Phelps:** Oh, yes. Yes, I feel there would be no doubt about it.

I would like Mr. Wilkinson to answer the question you had about property taxes and so on.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I did not talk about . . .

**Mr. Phelps:** You did say something there about . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No, I just talked about population shifts. I never mentioned anything about taxes.

**Mr. Phelps:** Oh, okay.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I am sorry. The assumption seems to be that if you have the Crow, what in effect will happen is the rural municipalities will decline even more rapidly. Yet, you know, some of the assumptions on which that is based—there are other assumptions as well.

Let me give you a number of assumptions. One of the assumptions under which we are looking and one of the reasons for this change is the increase in through-put—additional product going out from 31 million tonnes to 41 million tonnes. I suppose another advantage to the producer is the fact that the assumed inflation rate is likely to be higher and the producer's share of the inflation rate is likely to be lower. But the price of grain probably will increase at its historic rate of about 4%. With an increase of that nature and with those assumptions, would that perhaps change the tendencies in place or slow them down if in fact the agricul-

[Translation]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Quelqu'un a fait mention du rapport du juge Hall, de 1977. Il a consacré un chapitre à l'étude de cette question, une section à l'analyse des répercussions, sur la société et la collectivité, de la suppression des services sur une ligne de chemin de fer. Il a énuméré toute une gamme de facteurs qui ont causé le déclin de la population rurale et l'exode de cette population vers les villes et les villages. Il n'a pas dit cela, car ses suppositions étaient tout à fait différentes. Il a plutôt laissé entendre qu'une des raisons de ce départ vers les villes était le désir d'obtenir des services: hospitaliers, scolaires, ainsi que d'aqueduc et d'égouts, tous ces genres de facteurs. Ne sont-ils pas décisifs dans l'exode de la population rurale vers les villes ou les villages?

**M. Phelps:** Dans une certaine mesure, mais je pense que les gens qui ont quitté les fermes ne sont pas tous allés demeurer dans les villes ou les villages; il y en a un bon nombre qui se sont installés dans une banlieue. À mon avis, le facteur principal de ce mouvement de la population est l'expansion des exploitations agricoles. Ce qui arrive, c'est que nous sommes en train d'industrialiser l'agriculture. Les familles de cultivateurs s'en vont et c'est une tendance néfaste. Nous avons le sentiment, et personnellement je le crois, que l'abolition du taux du Nid-de-Corbeau l'accentuera. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Si le taux du Nid-de-Corbeau était aboli, vous êtes donc d'avis que ces tendances observées actuellement en Saskatchewan continueraient et s'accroîtraient même?

**M. Phelps:** Oh oui. Je crois vraiment qu'il n'y a aucun doute à ce sujet.

J'aimerais que M. Wilkinson réponde à votre question touchant les impôts fonciers et autres questions.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je n'ai pas parlé de . . .

**M. Phelps:** Oui, vous avez dit quelque chose au sujet de . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Non, je n'ai parlé que des mouvements de population. Je n'ai rien dit qui concerne les impôts.

**M. Phelps:** Oh, d'accord.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je m'excuse. Donc, vous semblez supposer que, si vous aviez le taux du Nid-de-Corbeau, cela ferait vraiment décliner encore plus rapidement la population rurale. Pourtant, vous savez, d'autres hypothèses sont également avancées.

Permettez-moi de vous énoncer un certain nombre de ces hypothèses. Selon une hypothèse que nous envisageons, l'un des facteurs de ce changement serait l'accroissement du volume des produits expédiés, qui passerait de 31 à 41 millions de tonnes. Je présume que le producteur tirerait un autre avantage: le taux d'inflation prévu sera plus élevé et sa part du taux d'inflation sera probablement plus faible. Mais le prix du grain augmentera probablement, comme auparavant, d'environ 4 p. 100. Compte tenu de cet accroissement et de ces prévisions, est-ce que cela changerait les tendances du moment ou



[Texte]

tural community were able to take advantage of these new trends?

What I am suggesting is that some of the assumptions that have been raised that we are going to have a decline absolutely in rural municipalities and rural people are based on assumptions that can be challenged with other assumptions.

**Mr. Wilkinson:** Well, I am not sure I have all of the answers for all of the questions you were proposing.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I have to do it that way; I have only five minutes.

**Mr. Wilkinson:** I think if you really understand life in Saskatchewan... —and I am sure Mr. Sinkinson and these people could answer this question much better than I could—you see you have farm incomes going down; they are going down. Then you find that in order for a farmer to make a viable living on a farm, he has to either expand or get out. There is no more farm land to be developed; that same farm land is there. That means that in order for one farmer to become a viable farm, he probably has to take over the land that was previously owned by a smaller farmer. That small farmer probably wants to sell; maybe he is at retirement age. The small farmer cannot put his son on it because he cannot afford it. So a big farmer buys him. That is why your population is declining. Certainly with the Crow rate and the additional costs to farmers in the future, this is going to accelerate this trend.

Now, having said that, you said that for social conditions many of these people have left the farms for the amenities of urban life. Most farmers, if they do move for the amenities of urban life, move to a small village; they are actually farming from these villages. So whether they live in a village or on a farm, they are still a viable farm—or hope to be a viable farm.

So where they physically live and where they are physically counted really does not enter into it all that greatly. When we say we represent about 350,000 farmers, someone might challenge us on that. I think included in that figure are a lot of farmers who are living in the smaller towns and villages and farming out, but they are counted in the villages. Does that kind of answer your question?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Final question, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do you then feel that if in fact the increase from 31 million to 41 million is reached, given the first part of your answer, that would accelerate the process of larger farms and diminishing family farms? You seem to indicate that because of the increased productivity and increased managerial ability to meet these high demands, that would seem to accelerate the process of the decline of the smaller farmer and the consolidation into larger farms.

[Traduction]

les réduirait si la collectivité des cultivateurs pouvait effectivement tirer profit de ces avantages?

Ce que je veux dire, c'est que certaines des hypothèses qui ont été formulées, selon lesquelles il se produira nécessairement une érosion de la population des municipalités rurales et des campagnes, sont fondées sur des suppositions que d'autres suppositions pourraient réfuter.

**M. Wilkinson:** Bien, je ne suis pas certain de connaître toutes les réponses aux questions que vous avez posées.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je dois le faire de cette façon: je n'ai que cinq minutes.

**M. Wilkinson:** Je pense que, si vous comprenez réellement le contexte actuel en Saskatchewan... et je suis sûr que M. Sinkinson et ses collègues pourraient répondre à cette question beaucoup mieux que moi... vous savez que les revenus tirés des exploitations agricoles diminuent; ils diminuent vraiment. Vous savez donc que, pour pouvoir gagner sa vie, le cultivateur doit agrandir son exploitation ou partir. Il n'y a plus de terres agricoles à exploiter. Il n'a que sa même terre. Donc, pour avoir une exploitation rentable, il doit probablement prendre la terre du propriétaire d'une plus petite exploitation agricole. Ce dernier veut probablement vendre, il a peut-être atteint l'âge de la retraite. Étant donné qu'il n'a pas les moyens de donner sa terre à son fils, il doit la vendre au propriétaire d'une exploitation plus importante. Voilà la raison de la diminution de la population rurale. Il est certain que l'application du taux du Nid-de-Corbeau ainsi que les coûts additionnels que devront absorber les cultivateurs à l'avenir précipiteront cette tendance.

Cela dit, considérons maintenant la supposition selon laquelle de nombreux cultivateurs ont quitté leur ferme pour profiter des douceurs de la vie des zones urbaines. La plupart de ceux qui partent pour ce motif s'établissent dans un petit village, où ils exploitent encore une ferme. Donc, qu'ils vivent dans un village ou sur une ferme, ils exploitent encore une ferme qui est viable ou qu'ils espèrent l'être.

Donc, l'endroit où ils vivent et l'endroit où ils sont censés faire partie de la population n'importent pas tellement. Lorsque nous disons que nous représentons environ 350,000 cultivateurs, quelqu'un pourrait contester cette affirmation. Je crois que ce chiffre comprend beaucoup de cultivateurs qui vivent dans de petites villes ou dans des villages et qui exploitent une ferme, mais ils sont considérés comme habitants des villages. Est-ce que cette réponse vous satisfait?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oui.

**Le président suppléant (M. Neil):** Une dernière question, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pensez-vous que, si effectivement l'accroissement est de 31 à 41 millions, en ce qui concerne la première partie de votre réponse, cela accélérerait l'expansion des exploitations agricoles importantes et l'élimination des exploitations agricoles familiales? Vous semblez indiquer qu'en raison de l'augmentation de la productivité et de la capacité des gestionnaires à satisfaire à toutes ces demandes, le processus de l'élimination des petites exploita-

[Text]

**Mr. Wilkinson:** As the squeeze is put on farmers and with the inability of small farmers to make a decent living, that is going to accelerate the large farms. The large farmers just get bigger and bigger and the small ones are squeezed out. I think that any time and in any way we are going to try to make the small farm more viable, that is what we have to strive for. We are suggesting that the Crow rate and the additional cost of shipping grain is just another nail in the coffin of a lot of farmers.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** In other words, the change in the Crow rate does not introduce new factors as much as it tends to accelerate or diminish existing factors.

**Mr. Wilkinson:** Well, it will certainly accelerate the diminishing system.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. I will now call on Mr. Mayer, five minutes.

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, would I be able to comment very briefly on that last statement?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Go ahead, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman. I disagree with Mr. Wilkinson in thinking that I am so great on that, but thanks for the flattery, Lorne.

To get to the point, Mr. Jack Horner said a while ago—and I understand before this committee—that the barley producers perhaps would not perhaps find it worthwhile to produce barley; you would take the margin out of it. I believe that has been said to the committee.

This is the problem that would develop: You take away the Crow and put on that cap, as Bill C-155 suggests—put on that cap of 31.1 million bushels—and you are penalizing efficiency. There is very little margin left now. You take some of that margin away and we are out of the business, as Mr. Phelps has pointed out. Nobody has ever been able to tell us how this Bill C-155 is going to improve things. They just say it is going to improve it and make for greater efficiency and let it stand there.

Mr Chairman and members of the committee, I would like to point out the very important fact that the grain we had in our bins that was sitting there for years is gone. There are open quotas. There are very few farmers in Saskatchewan who have not cleaned out their bins—and the Crow rate is still in effect. I very honestly believe that if we did not have the Crow rate we would have a system like they have in the United States, which is much worse than what we have now. So let us be careful in what we do that we do not go to a much worse system. I think we will. That goes for guarantees as well. We

[Translation]

tions agricoles et de l'expansion toujours croissante des autres s'accélèrera.

**M. Wilkinson:** Le fait que les cultivateurs seront défavorisés et que les petits exploitants seront incapables de gagner leur vie accélèrera le processus d'expansion des exploitations importantes. Ces dernières prendront constamment de l'expansion et les petites exploitations seront éliminées. Je crois que nous devons déployer tous nos efforts, à tout moment et par n'importe quel moyen, pour essayer de rendre les petites exploitations viables. Nous pensons que le taux du Nid-de-Corbeau et les coûts additionnels de l'expédition du grain ne constituent qu'un autre clou dans le cercueil de plusieurs cultivateurs.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Autrement dit, la modification du taux du Nid-de-Corbeau n'introduit pas de nouveaux facteurs, mais a plutôt tendance à accroître ou à diminuer l'importance des facteurs actuels.

**M. Wilkinson:** Bien, il va certainement accélérer le processus de réduction.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci. J'appelle maintenant M. Mayer pour cinq minutes.

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, pourrais-je faire quelques brèves observations sur le dernier énoncé?

**Le président suppléant (M. Neil):** Oui, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président. Je ne suis pas d'accord avec M. Wilkinson lorsqu'il dit que je suis un spécialiste en la matière, mais merci pour ces propos flatteurs, Lorne.

Voilà le point que je veux établir; M. Jack Horner a dit, il y a quelque temps... et je crois comprendre que c'était devant ce Comité... que les producteurs d'orge ne trouveraient peut-être pas rentable de produire de l'orge; vous leur enlèveriez leur marge de profit. Je crois que cela a déjà été dit devant le Comité.

Voici le problème que vous causeriez; vous supprimez le taux du Nid-de-Corbeau et imposez cette limite, comme le propose le projet de loi C-155... cette limite de 31,1 millions de boisseaux... et vous réduisez l'efficacité. Il ne reste qu'une marge très mince. Vous enlevez encore une autre partie de cette marge et nous sommes éliminés du marché, comme l'a souligné M. Phelps. Personne n'a pu nous dire comment ce projet de loi C-155 va améliorer les choses. On nous dit simplement qu'il va apporter de l'amélioration et accroître l'efficacité, sans rien préciser.

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais souligner le fait très important que le grain qui se trouvait dans nos cellules, depuis des années, est parti. Les contingents sont levés. Très peu de cultivateurs de la Saskatchewan n'ont pas vidé leurs cellules et le taux du Nid-de-Corbeau est encore en vigueur. Je crois très sincèrement que, si nous n'avions pas le taux du Nid-de-Corbeau, nous aurions un système pareil à celui des États-Unis, qui est pire que notre système actuel. Soyons donc prudents et n'adoptons pas un système pire. Je crois que nous le serons. Cela s'applique également aux garanties. Nous en comptons 262 actuellement; tout ce que



[Texte]

have 262 now; all we need to do is make the railroads obey the law.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. I will now call on Mr. Mayer, five minutes.

**Mr. Mayer:** My question has already been asked by Mr. Murta, but I would not mind having a little more clarification on grid roads. I think it would be useful for members of the committee, particularly those who are not familiar with the Prairies, to tell us a little bit more about what a grid road is. You mentioned the cost of \$40,000. Does that include gravel? Could you tell us how it is engineered, the way the cost is shared between the municipalities and the province? Tell us about the gravelling arrangements and what kind of maintenance costs the municipalities are looking at to maintain a model grid road, because after it is built it is the municipality's responsibility to maintain it and keep it gravelled. I think it would be very useful to give us some more information on that so we have a better idea of what you mean by a grid road.

**Mr. Wilkinson:** I will try to explain it. I am sure I will miss some points; probably these people could add to them.

We have basically four road systems in the rural municipality. One is what you might class as a prairie trail; that is a road allowance that really has not been improved any more than just to get farm machinery down to look after the crops being sewed and getting it off. Then we have a farm access road system. This is a lighter road system. It does not have as wide a top; it has gravel on it, but probably not as much as one of the better roads. It has light gravel, and is designed to serve a farmer or maybe two farmers. So it is a narrower road to go to a farm.

• 1720

Then we have what we call the grid road system, which is an all-weather road system, built up with, I think, a 28-foot top, gravelled and maintained to an acceptable level. This grid road system is about 5,000 miles in length, I think. I could be corrected there by some miles but, anyway, it is 5,000 or 6,000 miles in length, and is built to a standard which is set by the Department of Rural Affairs in the government. Every municipality which builds these roads does it; it is what we call a conditional grant. The road has to be built to a certain condition before they get that 40% or 60% grant from the government. So that is an all-weather road, gravel.

Now we have come out with what we consider to be a primary grid. What we have done is to take part of that grid road system and said, Now this is really an important road in that it has a lot of traffic and these roads, even though they are municipal roads, should be paved. So that is what we call our

[Traduction]

nous avons à faire est d'obliger les compagnies de chemins de fer à respecter la loi.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci. J'appelle maintenant M. Mayer pour cinq minutes.

**M. Mayer:** Ma question a déjà été posée par M. Murta, mais j'aimerais obtenir un peu plus de précisions sur les routes municipales (*grid roads*). Je crois qu'il serait utile pour les membres du Comité, surtout ceux qui ne connaissent pas tellement les Prairies, d'avoir quelques explications sur la nature d'une route municipale. Vous avez parlé d'un coût de \$40,000. Comprend-il le prix du gravier? Pourriez-vous nous dire comment elle sera construite, le mode de partage des coûts entre les municipalités et les provinces? Parlez-vous des arrangements pris pour le revêtement de gravier et les frais d'entretien que la municipalité prévoit pour garder cette route en bon état, car une fois qu'elle sera construite, elle aura la responsabilité de l'entretenir et de voir à ce qu'il y ait toujours suffisamment de gravier. Je crois que quelques renseignements supplémentaires seraient très utiles pour que nous comprenions mieux ce que vous entendez par route municipale.

**M. Wilkinson:** Je vais essayer de l'expliquer. Je suis sûr que je vais oublier quelques points: ces personnes pourraient probablement les expliquer.

Nous avons tout d'abord quatre systèmes routiers dans la municipalité rurale: l'un que vous pourriez appeler un sentier de prairie; c'est un chemin qui n'a réellement été entretenu que pour faire passer les machines agricoles lors des récoltes et de l'expédition des produits. Nous avons ensuite une voie d'accès aux exploitations agricoles. Son revêtement est plus mince. Sa surface est moins large, elle est revêtue de gravier, mais il y a moins de gravier que sur les meilleures routes. Elle est censée servir à un cultivateur, peut-être deux. Elle est donc plus étroite.

Nous avons ensuite ce que nous appelons le réseau de routes de section qui est un réseau de routes praticables en tout temps qui présente, je crois, une plate-forme de vingt-huit pieds recouverte de gravier et maintenue à un niveau acceptable. Je pense que ce réseau routier s'étend sur une distance d'environ 5,000 milles. Je me trompe peut-être de quelques milles, mais de toute façon, disons qu'il a une longueur de 5,000 ou 6,000 milles. Il a été construit conformément aux normes établies par le ministère des Affaires rurales. Chaque municipalité qui construit ce type de routes procède de cette façon pour obtenir ce que nous appelons une subvention conditionnelle. La construction de la route doit être faite suivant certaines exigences pour qu'il soit possible de recevoir une subvention gouvernementale courant 40 ou 60 p. 100 des coûts. Voilà ce qu'on entend par route praticable en tout temps, en gravier.

Nous devons maintenant prévoir ce que nous considérons comme étant une route de section-principale. Nous avons pris une partie de ce réseau de routes de section et avons déterminé qu'il s'agissait d'une route importante du fait que la circulation y était considérable et que bien que ce soit des routes munici-

[Text]

primary road system. Again, it is an all-weather road system, built up to a certain specified standard. That system, we hope, will eventually be paved. Does that answer your question?

**Mr. Mayer:** Yes, that certainly helps. What would be the cost of a grid road with the gravel on it, and the cost of a primary with gravel on it? I think the \$40,000 you mentioned would be just for grading. Am I correct in that?

**Mr. Wilkinson:** I am going to ask one of the other chaps to answer who is looking after this on a day-to-day basis.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Phelps.

**Mr. Phelps:** I can answer that. The primary grid road, yes, is much much higher. You are right; \$40,000 a mile would cover the earth moving and, possibly, the pipes, the culverts. Then on top of that, you would have the gravel . . .

**Mr. Mayer:** What would be the cost to gravel per mile? I mean, just to get an estimate.

**Mr. Phelps:** It varies greatly; some municipalities have real good access to gravel deposits. Take Willow Creek up north of Melfort. It has no gravel at all within its own boundaries, and all the gravel it uses in that particular municipality—and this is an exception—they have to move in from other areas, from gravel deposits along the main Saskatchewan River. And I understand that gravel moved to their boundary is \$7 a yard. So when you get into a situation like that . . . and then you could go down to Beechy, let us say—down around Birsay there—where I think there are lots of gravel deposits, and there the gravel costs are much much lower. So I have given you an extreme example and a fairly cheap one.

But in our particular municipality, it works out to about \$7.50 a yard as ended up on the road. But you must remember that our municipality is a long, narrow municipality with natural boundaries, which is the north and south Saskatchewan River. And we go all the way from the forks back to Duck Lake municipality, which is 66 miles. So we have some very, very long hauls on our gravel.

**Mr. Mayer:** How many yards of gravel per mile of grid?

**Mr. Phelps:** A common, ordinary farm access road, which is the third or bottom level, is entitled to 500 yards of gravel per mile. It does not necessarily get it in the first year. We generally take it out over three years; in that way, we can work it into the road better. So within the first three years, a farm access road would be entitled to 500 yards of gravel, at an average cost of about \$7 a yard.

[Translation]

pales, il faudrait les paver. C'est donc ce que nous appelons notre réseau routier principal. Là encore, il s'agit d'un réseau routier tous temps construit conformément à certaines normes préétablies. Nous espérons que les routes de ce réseau seront éventuellement pavées. Cette réponse vous satisfait-elle?

**M. Mayer:** Oui, certainement. Quel serait le coût d'une route de section recouverte de gravier et celui d'une route principale aussi recouverte de gravier? Je crois que le montant de 40,000 dollars que vous avez mentionné précédemment s'appliquait uniquement aux travaux de terrassement. Est-ce bien cela?

**M. Wilkinson:** Je vais demander à une des autres personnes qui s'occupe de cette question au jour le jour de vous répondre.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Phelps.

**M. Phelps:** Je peux répondre à cela. Le coût de la route principale serait beaucoup plus élevé. Vous avez raison lorsque vous dites qu'il coûterait 40,000 dollars le mille pour le terrassement et, peut-être, les tuyaux et les ponceaux. Vous avez ensuite le gravier . . .

**M. Mayer:** Quel serait le coût du gravier par mille? J'aimerais simplement en avoir une idée.

**M. Phelps:** Il varie énormément. Certaines municipalités ont facilement accès à des carrières de gravier. Prenez le cas de Willow Creek au nord de Melfort. Cette municipalité n'a pas de gravier à l'intérieur de ses propres limites et tout le gravier qu'elle utilise—remarquez qu'il s'agit là d'un cas exceptionnel—doit être transporté d'autres endroits, par exemple des carrières de gravier qui se trouvent le long de la Rivière Saskatchewan. D'après ce qu'on m'a dit, le gravier ainsi transporté revient à 7 dollars la verge. Donc dans un pareil cas . . . Et vous avez ensuite la municipalité de Beechy, qui se trouve aux environs de Birsay, et où le gravier ne manque pas; les coûts du gravier sont conséquemment beaucoup moins élevés. Voilà donc deux cas extrêmes de coûts élevés d'une part et de coûts relativement faibles d'autre part.

Mais dans notre municipalité, le coût du gravier une fois étendu sur la route équivaut à approximativement \$7.50 la verge. Mais il faut tenir compte du fait que notre municipalité est longue et étroite et délimitée naturellement par la Saskatchewan-Nord et la Saskatchewan-Sud. Et nous nous étendons du confluent jusqu'à la municipalité de Duck Lake, ce qui représente 66 milles. Il faut donc parcourir une très grande distance pour avoir du gravier.

**M. Mayer:** Combien faut-il de verges de gravier par mille de route de section?

**M. Phelps:** Pour une route d'accès ordinaire dans un secteur agricole, qui constitue une route de troisième ou de dernier niveau, on prévoit 500 verges de gravier par mille, tout ce gravier n'étant pas nécessairement étendu la première année. Généralement, l'étalement se fait sur une période de trois ans; de cette façon, le gravier est mieux tassé. Ainsi, au cours des trois premières années, 500 verges de gravier par mille à un coût moyen de 7 dollars la verge seraient prévues pour une route d'accès en zone agricole.



[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** You may have a final question, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** That is all, Mr. Chairman. Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. I then call on Mr. Benjamin. Five minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I just hope no wrong impressions have been left. Mr. Reid got into trying to make the point that the population of municipalities and villages has gone down with the Crow, and that this has already occurred.

Since we are no longer farming with horses and wagons but with technology, is it not correct that the farm community, the rural municipalities, made perfectly natural moves and, in fact, were a way ahead of the rest of the economy in terms of modernizing and rationalizing in the light of new technology, and in light of continuing low grain prices? The farms became larger. But also, because of technology which has come about over the last 20 or 25 years, the farmers themselves, the elevator companies, the municipalities, have rationalized their systems; municipalities have centralized their depots where they keep their machinery and what not; they do not have a clam-shell digger or something in every municipal division. Is that not really what has occurred? What has been going on was a perfectly natural projection of this new technology, coupled with continuing low grain prices, of course. But really, the technology which is in place, farmers and municipalities have made their decisions about and done that work well ahead of other sectors. All that doing away with the Crow rate will do is to compound the situation you are presently in.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Wilkinson.

**Mr. Wilkinson:** Mr. Chairman, the point I was trying to make in answering the question is exactly what you have said.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes. I did not want anybody from other parts of Canada to think this is going to happen; it has already happened and is going to happen more even if we kept the Crow. I just want to make sure no misunderstanding happened.

Now, we have already lost 2,500 to 3,000 miles of branch lines in the three prairie provinces. And our research tells us that, with the Crow bill, at least another 1,500 miles will go. Has your association, or have any individual municipalities, done any studies as a consequence of the loss of a branch line? I mean, in any one municipality or cumulative over the whole province? Has it been determined what additional costs there have been as a result of losing a railway line—whether they be road costs or lost commercial business levels in towns and villages, lost shipping points? Have you done any studies on that which would help the committee to understand what happens when you take up a railway line?

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Neil):** Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** C'est tout, monsieur le président. Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci. A vous la parole, monsieur Benjamin. Cinq minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'espère seulement qu'il ne subsiste pas de malentendus. M. Reid a tenté de démontrer que la population des villages et des municipalités a diminué à cause du tarif du Nid-de-Corbeau et que cela s'est déjà produit.

Depuis que les exploitants agricoles n'ont plus recours aux chevaux et aux wagons, mais à la technologie, la communauté agricole et les municipalités rurales n'ont-elles pas agi de façon parfaitement normale et, en fait, ne sont-elles pas en avance du fait qu'elles évoluent et se modernisent en fonction de la nouvelle technologie et en fonction du prix du grain qui se maintient à un bas niveau? Les exploitations agricoles ont pris de l'expansion. Mais c'est aussi en raison de la technologie des 20 ou 25 dernières années que les exploitants eux-mêmes, les entreprises de silos à grains et les municipalités ont rationalisé leurs systèmes; les municipalités ont centralisé leurs entrepôts où ils conservent leur outillage et le reste; chaque division municipale ne possède pas une excavatrice à bonne preneuse ou quelque chose du genre. N'est-ce pas ce qui est vraiment arrivé? La situation décrite est le résultat parfaitement naturel de cette nouvelle technologie et des prix toujours peu élevés du grain. Mais en ce qui concerne les nouvelles techniques, les exploitants agricoles et les municipalités ont fait leur choix et sont conséquemment en avance sur d'autres secteurs. Le fait d'éliminer le tarif du Nid-de-Corbeau ne servirait qu'à aggraver votre situation actuelle.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Wilkinson.

**M. Wilkinson:** Monsieur le président, le point que j'essayais de démontrer en répondant à la question correspond exactement à ce que vous avez dit.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Oui. Je ne voulais pas que des personnes venant d'autres parties du Canada pensent que c'est ce qui va se produire; c'est ce qui s'est déjà produit et la situation va encore progresser en ce sens si le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas éliminé. Je veux simplement m'assurer qu'il n'y a pas de malentendus.

Nous avons déjà perdu de 2,500 à 3,000 milles de lignes secondaires dans les trois provinces des Prairies. Les recherches que nous avons effectuées révèlent que si le projet de loi du Nid-de-Corbeau est accepté, nous perdrons au moins un autre 1,500 milles. Est-ce que votre association ou est-ce qu'une municipalité individuelle a effectué des études sur les conséquences résultant de la perte d'une ligne secondaire? Une seule municipalité ou un groupe de municipalités dans toute la province? Est-ce qu'on a déterminé les coûts additionnels résultant de l'abandon d'une ligne ferroviaire—qu'il s'agisse des coûts liés à la construction routière, de la baisse du chiffre d'affaires de certains commerces des villes et des municipalités et de l'abandon de certains points d'expédition? Avez-vous fait

[Text]

**Mr. Phelps:** Your question is answered in the supplement here to our brief.

**Mr. Benjamin:** That is the one you are going to hand around?

**Mr. Phelps:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Fine. Okay.

**Mr. Phelps:** It has been handed in already, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you. We will get a copy then. Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McKnight, five minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. I would like just to pursue a little further the matter of what happens to roads when the extra grain, or grain not traditionally moved on those roads, is moved by truck.

In attending branch line abandonment meetings and in meeting with producers in my constituency who have lost their lines, I found that they would wish to have an off-line elevator concept. So I wonder what the SARM feels regarding the recommendation made by Mr. Justice Emmett Hall, which says that, where branch lines were to be abandoned, there be allowed to operate an off-line elevator. Was there any discussion with Mr. Hall at the time of his report?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Phelps.

**Mr. Phelps:** Not to my knowledge. I was not with the SARM at that time in an executive capacity. Do you recall whether SARM talked to Mr. Hall, Mr. Wilkinson?

• 1730

**Mr. Wilkinson:** I cannot just remember what the recommendation was and where SARM stood on it except that there, again, it would be a cost of moving grain by road. Now, it would still be a centralized system. It would obviously have to be entirely serviced by trucks, probably smaller trucks to the inland elevator, but the highways... provincial highways, if you like—to take that grain to the rail terminal, that is still going to have to be looked after.

Now, I suggest that whether the provincial government is building these highways or whether it is the municipalities that are building these highways, it is still a cost to the people of Saskatchewan and it is still a transfer of responsibilities from the railway to the producer, one way or the other. Because the producer is going to have to get caught in this. He is going to have to pay for it.

[Translation]

des recherches sur ces sujets afin d'aider le Comité à mieux comprendre les répercussions de l'abandon d'une ligne ferroviaire?

**M. Phelps:** La réponse à votre question se trouve dans le supplément de notre mémoire.

**M. Benjamin:** C'est celui que vous allez distribuer?

**M. Phelps:** Oui.

**M. Benjamin:** Parfait. D'accord.

**M. Phelps:** Il a déjà été distribué, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci. Nous nous en procurerons un exemplaire dans ce cas. Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Benjamin. Cinq minutes, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci monsieur le président. J'aimerais que l'on se penche davantage sur les conséquences pour les routes lorsque le grain supplémentaire ou le grain qui n'est pas traditionnellement transporté par ces routes, est expédié par camion.

Lors de réunions portant sur l'abandon de lignes d'embranchement et au cours de mes rencontres avec les producteurs de ma circonscription électorale qui ne sont plus desservis par leurs lignes, j'ai constaté que le concept d'un silo à grains hors-ligne était préconisé. Je me demande donc ce que l'AMRS pense de la recommandation faite par M. le juge Emmett Hall et selon laquelle l'exploitation de silos à grains hors-ligne serait permise aux endroits où les lignes secondaires devaient être abandonnées. Y a-t-il eu des discussions avec M. le juge Hall au moment de la rédaction de son rapport?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Phelps.

**M. Phelps:** Pas à ma connaissance. À ce moment-là, je n'occupais pas un poste de direction à l'intérieur de l'AMRS. Monsieur Wilkinson, vous rappelez-vous si l'AMRS a eu des entretiens avec M. le juge Hall?

**M. Wilkinson:** Je ne peux pas me rappeler exactement quelle recommandation a été faite et quelle était la position de l'A.M.R.S. à cet égard, mais encore une fois, ce serait coûteux de transporter le grain par voie routière. Ce serait encore un système centralisé. Il faudrait évidemment utiliser uniquement des camions, probablement de petits camions, pour transporter le grain jusqu'au silo à l'intérieur des terres, mais les routes, les routes provinciales, si vous voulez, pour transporter le grain jusqu'au terminal ferroviaire, il faudra toujours s'en occuper.

J'estime que, peu importe si c'est le gouvernement provincial ou les municipalités qui construisent ces routes, c'est toujours aux frais des habitants de la Saskatchewan et c'est toujours un transfert de responsabilités des sociétés ferroviaires aux producteurs, d'une façon ou de l'autre, car ces derniers devront s'y laisser prendre. Ils devront subir les frais.



[Texte]

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, if I may comment very briefly, I will watch my watch on this one.

I agree with everything that Mr. Wilkinson has just said, but I would just like to add to that the realization that you would be paying double handling charges, Mr. Chairman, 14¢ a bushel at both elevators. So that is 28¢ a bushel. So what would likely happen, in all probability, would be that that grain would probably bypass that elevator and go directly to the other elevator system or to a terminal, or whatever. That is probably what would happen. Then of course we would be stuck, as taxpayers, with the horrendous cost of keeping up that road, attempting to do the job that the railways should be doing.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I was just trying to help Mr. Wilkinson and his group.

Mr. Justice Hall recommended that the costs should be borne by the federal government because of the transfer of responsibility to the grid road system from that of the railroad. I think that is still a valid point. But that was in Mr. Justice Hall's report, that this should be transferred in the form of either grants, because of the subsidy that would not be paid to the railroads on branch lines, or in the form of an additional—I think it was through his prairie rail authority that that one handle would be all that was charged. I just wanted to make that point.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. McKnight. Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, thank you very much.

I have enjoyed the comments of the SARM officials. I would like to perhaps introduce a new aspect of it, and that is with respect to what is happening in recent times to farmland values. It seems to me, beginning perhaps quite late in 1981 and right through all of 1982 and possibly right up to date, there has been a reduction in land values—and this is speaking generally, perhaps—and there probably has been quite a significant reduction in the number of transactions taking place. In other words, there are fewer farms being offered for sale and deals being made. That is a general impression that I have.

Would you people, as representatives of the rural municipalities, could you confirm that? Has there been a bit of a drop-off in land values? And if so, would you care to indicate, maybe by a percentage figure, how much?

**Mr. Phelps:** Mr. Chairman, I would answer it this way. I believe that you are right, that there has been a drop-off in land values. But in our particular district, where we farm between the two rivers and we have that river-flat land in there, which is north of Birch Hills here, where Mr. McDonald comes from—in my particular district you do not buy land. You either marry it or you inherit it.

**Mr. Hargrave:** Well, I think that is quite a profound statement. There is good reason for making it, I am sure. I understand what you mean by that.

[Traduction]

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, puis-je commenter ce point très brièvement? Je surveillerai ma montre, cette fois.

Je suis d'accord avec tout ce que M. Wilkinson vient de dire, mais j'aimerais ajouter qu'il ne faut pas dissimuler le fait que les frais de manutention seraient le double, monsieur le président, 14 cents le boisseau, aux deux silos. Donc, cela fait 28 cents le boisseau. Par conséquent, ce qui arriverait tout probablement, c'est que le grain serait détourné de ce silo et envoyé directement à l'autre silo, à un terminal, ou ailleurs. C'est probablement cela qui arriverait. Alors, naturellement, c'est nous, en tant que contribuables, qui serions pris avec le coût exorbitant de l'entretien de cette route, essayant de faire le travail que les sociétés ferroviaires devraient faire.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** J'essayais simplement d'aider M. Wilkinson et son groupe.

Le juge Hall était d'avis que les frais devraient être à la charge du gouvernement fédéral, vu le transfert des responsabilités du réseau routier au réseau ferroviaire. Je crois que ce point est toujours valable. Mais le rapport du juge Hall disait que ce transfert devrait se faire sous forme d'octrois, à cause de la subvention qui ne serait pas versée aux compagnies de chemins de fer sur les voies de service, ou sous forme d'un montant supplémentaire, je pense que c'est à cause de l'administration des chemins de fer des Prairies qu'on n'a demandé que cette somme pour la manutention. Je voulais seulement préciser ce point.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur McKnight. Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai apprécié les commentaires des agents de l'A.M.R.S. J'aimerais peut-être en présenter un nouvel aspect, en ce qui concerne les changements enregistrés ces derniers temps dans la valeur des terres agricoles. Il me semble que, de la fin de 1981 à la fin de 1982 et peut-être jusqu'à maintenant, la valeur des terres a diminué, d'une manière générale, peut-être, et il y a probablement eu une baisse assez importante dans le nombre de transactions qui ont été faites. Autrement dit, il y a moins de fermes offertes en vente et moins de marchés conclus. C'est l'impression générale que j'ai.

Vous, en tant que représentants des municipalités rurales, pourriez-vous confirmer cela? La valeur des terres a-t-elle diminué un peu? Dans l'affirmative, voulez-vous nous dire de combien, en pourcentage, peut-être?

**M. Phelps:** Monsieur le président, je vous répondrai ainsi. Je crois que vous avez raison de dire qu'il y a eu une baisse dans la valeur des terres. Mais, dans notre district, où nous cultivons entre les deux rivières et où se trouvent les battures au nord de Birch Hills, d'où vient M. McDonald, dans mon district, on n'achète pas de terres. On marie quelqu'un qui en a ou on les obtient en héritage.

**M. Hargrave:** Eh bien, je crois que c'est très profond, ce que vous venez de dire. Je suis certain que c'est bien fondé. Je comprends ce que vous voulez dire.

[Text]

The other aspect that I will bring forward now, and it may or may not relate to it, is that if we assume that this piece of legislation, Bill C-155, does indeed become law whether it is amended or otherwise, and because of the implications that could very well flow from that piece of legislation—and we have had all kinds of speculative suggestions today on what might happen—would you anticipate that farmland values might be expected to drop as a result of the application of the provisions of this new piece of legislation?

**Mr. Phelps:** I do not know. I feel that if farms are going to get larger and the small farmer is forced to sell, then land prices would probably drop. That is probably what I would say.

When the family farm boy is not able to compete in the land market then there is no doubt that land prices, in my mind, would probably drop because I do not think there are enough of the larger farmers, at the moment, to buy that land.

**Mr. Hargrave:** A final question, Mr. Chairman.

In the light of the rather difficult situation, especially throughout 1982 and right up until now, would you suggest that perhaps a good part of our western farmland values—maybe it would be even broader than that; maybe in Ontario, too—but certainly in the west, that land values are perhaps overpriced right now for what they are producing at today's cost of production and today's grain prices that the farmers are getting for it?

**Mr. Phelps:** Yes, I would agree with that. I believe farmland prices are overpriced in many cases, and I do not believe that they were put there by the farmers bidding against each other to buy that land to farm it.

I do believe, with country residential and land being sold on the borderline—on the outlying areas of, say, the City of Saskatoon... that has affected the land prices halfway to Prince Albert; and the land prices in Prince Albert, where they have been buying it up for small holdings, have affected the other half way back to Saskatoon. I do believe that has something to do with land value prices. It certainly has since 1979.

We have many professionals getting into the farming business. I believe that is another thing that has shot up the price of land.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. Our final questioner, Mr. Gustafson. Five minutes.

**Mr. Gustafson:** One short question.

For the rural municipalities, in this legislation of Bill C-155 is there any positive advantage—what positive advantage do you see for the rural municipalities and for Saskatchewan coming out of this legislation, if any?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Phelps.

**Mr. Phelps:** I do not see any.

[Translation]

L'autre aspect que je vais présenter maintenant, et cela peut se rapporter ou non, c'est que, en supposant que ce texte de loi, le projet de loi C-155, devienne vraiment une loi, avec modifications ou pas, et en raison des répercussions qu'il pourrait très bien avoir, nous pouvons faire toutes sortes de conjectures sur ce qui pourrait arriver, prévoyez-vous que la valeur des terres agricoles diminuerait si on appliquait les dispositions de cette nouvelle loi?

**M. Phelps:** Je ne sais pas. Je crois que si les fermes deviennent plus grandes et que les petits cultivateurs sont forcés de vendre, alors les prix des terres tomberont probablement. C'est ce que je pense.

Si le propriétaire d'une ferme familiale ne réussit pas à soutenir la concurrence sur le marché immobilier, il n'y a aucun doute, selon moi, que les prix des terres baisseront, car, à l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il y a suffisamment de gros cultivateurs pour acheter ces terres.

**M. Hargrave:** Une dernière question, monsieur le président.

Étant donné la situation plutôt difficile qui a régné, particulièrement durant toute l'année 1982 et jusqu'à maintenant, estimez-vous en gros la valeur de nos terres agricoles de l'Ouest, c'est peut-être plus général que cela, peut-être celles de l'Ontario aussi, mais certainement dans l'Ouest, estimez-vous que la valeur des terres est actuellement trop élevée, compte tenu de ce qu'elles produisent, des coûts de production actuels et des prix qu'obtiennent les cultivateurs pour leurs grains de nos jours?

**M. Phelps:** Oui, je suis d'accord. Dans bien des cas, la valeur des terres agricoles est trop élevée, et je ne crois pas que ce soit parce que les cultivateurs ont surenchéri pour acheter ces terres et les cultiver.

Avec toutes les maisons de campagne et les terres qui se vendent aux limites, disons dans les régions en bordure de la ville de Saskatoon, je crois vraiment que la valeur de toutes les terres jusqu'à mi-chemin de Prince Albert a été touchée; et le prix des terres à Prince Albert, où on les a achetées pour les morceler, a influé sur le prix de l'autre moitié des terres allant jusqu'à Saskatoon. À mon avis, tout cela a changé la valeur des terres, du moins depuis 1979.

Il y a beaucoup de professionnels qui se lancent dans le commerce agricole. Je crois que c'est une autre chose qui a fait monter le prix des terres.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci. Monsieur Gustafson, vous pouvez poser la dernière question. Vous avez cinq minutes.

**M. Gustafson:** Une question courte.

Dans ce projet de loi C-155, y a-t-il des avantages pour les municipalités rurales, quel avantage croyez-vous que les municipalités rurales et la Saskatchewan retireront de cette loi, s'il y en a?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Phelps.

**M. Phelps:** Je n'en vois pas.



[Texte]

**An hon. Member:** Maybe you are pessimists!

**Mr. Phelps:** I do not see any, sir.

**Mr. Gustafson:** What about the \$651 million?

**Mr. Phelps:** Well, all I would like to say about the \$651 million is that according to what I read in the papers, everybody wants it. I see the truckers association is after it now, and the railroads want it, and the cattlemen want it, and everybody wants it.

So I think instead of being chained to something that was going to assist the railroads, people want it turned into a subsidy. As a farmer, if you pay me what my product is worth, I do not need any subsidy.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Sinkinson wants to make a comment. Go ahead.

**Mr. Sinkinson:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I cannot see any value in Bill C-155 or in the Gilson report either, for that matter, in my opinion.

Mr. Pepin seems to think it is very wrong somehow for farmers to get a subsidy, like the Crow rate. "We must stop that; that is wrong, very wrong." But it quite all right for the railroads to get a subsidy. I cannot understand this double standard, Mr. Chairman! I wonder if any member of the committee could explain it to us.

It is quite all right for the railroads to get all this extra money from farmers, to get the \$651 million a year, without the public getting a dollar of equity. It is quite all right for them to get 20% return on investment. That is all fine and dandy. But it is very wrong for farmers, who are producing their grain for below the cost of production, to get a subsidy. I wonder if somebody could answer that question for me?

I have asked Mr. Pepin about this and I have never received a satisfactory answer. Perhaps the group, here, can give us an answer.

• 1740

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Of course, Mr. Sinkinson, we as members of the committee are not in a position to answer questions. Mr. Gustafson.

**Mr. Gustafson:** A concern about subsidies. The question was raised earlier in terms of other countries subsidizing their producers. The Americans apparently, according to studies made in Saskatoon, subsidize their farmers, on an average, about 33%. Canada subsidizes less than 17%. The European Common Market countries subsidize, some as high as \$5 a bushel.

[Traduction]

**Une voix:** Vous êtes peut-être des pessimistes!

**M. Phelps:** Je n'en vois aucun, monsieur.

**M. Gustafson:** Et les 651 millions de dollars?

**M. Phelps:** Eh bien, tout ce que j'aimerais dire au sujet des 651 millions de dollars, c'est que, d'après ce que j'ai lu dans les journaux, tout le monde les veut. Je vois que l'association des camionneurs essaie maintenant de les obtenir, les sociétés ferroviaires les veulent, les éleveurs de bétail les veulent, tout le monde les veut.

Donc, je crois que, au lieu d'être enchaînés à quelque chose qui devait aider les compagnies de chemins de fer, les gens veulent plutôt obtenir une subvention. Moi, en tant que cultivateur, si vous me payez mes produits au prix qu'ils valent, je n'ai pas besoin de subventions.

**Le président suppléant (M. Neil):** M. Sinkinson veut faire une observation. Allez-y.

**M. Sinkinson:** Merci beaucoup, monsieur le président.

A mon avis, le projet de loi C-155 n'a aucune valeur, pas plus que le rapport Gilson, quant à cela.

M. Pepin semble croire que c'est très mal pour les cultivateurs d'obtenir une subvention comme celle du Nid-de-Corbeau. «Nous devons arrêter cela; c'est mal, très mal.» Mais c'est très bien pour les sociétés ferroviaires d'obtenir une subvention. Je ne peux pas comprendre qu'on ait ainsi deux poids deux mesures, monsieur le président. Je me demande si un membre du Comité pourrait nous l'expliquer.

Il est permis aux sociétés ferroviaires d'obtenir tout cet argent supplémentaire des cultivateurs et d'obtenir en plus 651 millions de dollars par année, sans que le public n'obtienne un sou d'intérêt. Il est également permis à ces sociétés d'obtenir 20 p. 100 de rendement sur le capital investi. Tout cela est épatant. Mais c'est très mal pour les cultivateurs, qui vendent leurs grains à un prix inférieur au coût de production, d'obtenir une subvention. Je me demande si quelqu'un peut m'expliquer cela?

J'ai interrogé M. Pepin à ce sujet et je n'ai jamais obtenu de réponse satisfaisante. Peut-être que le groupe ici présent peut nous donner une réponse.

**Le président suppléant (M. Neil):** Evidemment, monsieur Sinkinson, nous, à titre de membres du Comité, ne sommes pas en mesure de répondre aux questions. Monsieur Gustafson.

**M. Gustafson:** Je me préoccupe des subventions. On a parlé antérieurement des autres pays qui subventionnaient leurs producteurs. Il semble, conformément à des études faites à Saskatoon, que les Américains versent en moyenne à leurs agriculteurs des subventions correspondant à environ 33 p. 100 des frais. Le Canada verse des subventions correspondant à moins de 17 p. 100 des frais. Les pays du marché commun européen versent des subventions, dont certaines s'élèvent même à \$5 le boisseau.

[Text]

What is the concern of the RM in this regard as far as the primary producer is concerned?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman.

Well, I would just have to agree, of course, with Mr. Gustafson, that the European Common Market has subsidized. They have subsidized barley to a great degree, barley production. As I mentioned earlier, Mr. Chairman, I am sure the Government of Canada is not in the position to subsidize this so I think this is another argument against this enormous 20% going to the railroads. I think that is where the question, the conclusion of this is leading.

Farmers are being asked to compete with other countries who are subsidizing. We are attempting to compete with Argentina, which literally grows its grain on the seashores and the country of Argentina pays all the costs from the farm gate to export. Australia is another competitor: 250 to 300 miles from the seashore. Some of the farmers harvest all day and then they go out and swim in the ocean afterwards. We are asked to compete with these groups.

So you better keep the Crow or we will not be competing. We will not be in business. Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much. That ends our list of questioners. I would like to—go ahead, Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Thank you.

Just for the record, I think that it is important to see also what is going on in some other parts of the world. In an article recently, in Australia the farmers have to pay \$21 per tonne for 240 miles. Here in Canada, for roughly an average of 1,000 miles, we are paying \$5. That is public figures.

I have one question to you.

**Mr. Benjamin:** Hold the phone!

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Order.

**Mr. Loiselle:** For you, councillors and mayors and so on. Did you make some study on the impact of all these investments to be done by the railways, which will put in place an infrastructure which will allow the west to export—by serious study—at least \$3 billion a year more of commodities when the infrastructure is in place? Is there no benefit? Is there no advantage for you—even for rural municipalities—of this spinoff, of this development of the western economy?

**Mr. Sinkinson:** I would have to say that there certainly is no advantage in getting rid of the Crow to us westerners. Absolutely not. I would say that without equivocation, Mr. Chairman.

[Translation]

Quelle est l'opinion de l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan à cet égard en ce qui concerne le producteur de produits primaires?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président.

Eh bien, je dois évidemment convenir avec M. Gustafson que le marché commun européen a versé des subventions. Ces pays ont largement subventionné l'orge, la production d'orge. Comme je l'ai mentionné précédemment, monsieur le président, je suis sûr que le gouvernement du Canada n'est pas en mesure de verser des subventions dans ce secteur; c'est pourquoi je pense qu'il s'agit d'un autre argument qui va à l'encontre du versement de cette énorme part de 20 p. 100 aux chemins de fer. Je crois que c'est là que nous amène la question, la conclusion.

On demande aux agriculteurs de soutenir la concurrence avec d'autres pays qui versent des subventions. Nous tentons de soutenir la concurrence avec l'Argentine, qui fait littéralement pousser son grain sur le littoral et qui assume tous les aspects financiers, à partir des prix à la ferme jusqu'à l'exportation. L'Australie est un autre de nos concurrents: elle est située à 250 ou 300 milles du bord de la mer. Après une bonne journée de récolte, certains agriculteurs vont nager dans l'océan. On nous demande de concurrencer ces groupes.

Alors, il faut mieux conserver les tarifs du Nid-de-Corbeau, sinon nous ne pourrions soutenir la concurrence. Nous ne serons plus dans la course. Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup. La liste des personnes qui voulaient poser des questions est épuisée. J'aimerais—allez-y, monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Merci.

A ce stade, je pense qu'il est important de voir ce qui se passe dans certains autres coins du monde. Dans un article paru récemment, on raconte qu'en Australie les agriculteurs doivent verser \$21 la tonne pour 240 milles. Ici, au Canada, nous payons \$5 pour une moyenne de 1,000 milles. Ces chiffres sont publics.

J'ai une question pour vous.

**M. Benjamin:** Patientez un peu!

**Le président suppléant (M. Neil):** À l'ordre.

**M. Loiselle:** Pour vous, les conseillers, les maires et tous ces gens-là. Avez-vous étudié les répercussions de tous les investissements qui seront faits par les compagnies de chemins de fer et qui créeront une infrastructure permettant à l'Ouest d'exporter, selon des études sérieuses, au moins 3 milliards de dollars par année de denrées de plus? N'y a-t-il pas d'avantages? Ces retombées, ce développement de l'économie de l'Ouest, ne présentent-ils pas d'avantages pour votre—même pour les municipalités rurales?

**M. Sinkinson:** Je dirais que l'abandon des tarifs du Nid-de-Corbeau ne présente certainement aucun avantage pour nous, gens de l'Ouest. Absolument aucun. Je n'ai aucun doute à ce sujet, monsieur le président.



## [Texte]

The idea that this is something to facilitate and improve the grain transportation of the west is an absolute farce. No question about it. I would not equivocate on that one little bit.

The average of hauling grain in Australia is less than 250 miles, so the figures that you are using here are for the far distance. In Australia it is illegal for trucks to haul parallel to the railroads; that has been that way for a very long time. So you can only go so far in comparing one country with another.

But the question here facing this committee and facing us is, do we want to lose our competitive advantage as farmers? Do we want to keep \$6 billion coming in? As the gentleman over here suggests, another \$3 billion by Bill C-155—I do not think that there is any possibility, that has not got any more chance than a snowball in hell of ever happening. Where is that \$3 billion of extra production going to come from? It is certainly not going to happen by getting rid of the Crow!

We have heard this morning about processing. I did not intend to raise that issue, Mr. Chairman, but we know that processing on the Prairies will not increase. That is garbage, that it is going to increase if you get rid of the Crow. It is quite wrong. I want to be respectful to the members over here from eastern Canada, because they have not been exposed to this before, but this is not the case.

Flour moves now at the Crow rate, and we do not process flour in this prairie region. It has just gone out of the picture. You have already heard this morning that rapeseed is not processed because the Japanese want to put their people to work at processing.

This extra \$3 billion—if we are going to deal with that, Mr. Chairman, let us have some facts. Let us see where it comes from. This is the problem we have had. We have these assumptions but there are no facts behind them. There is nothing on earth to support them, Mr. Chairman.

**Mr. Loiselle:** Mr. Chairman, a short one.

Look, sir, the purpose of this committee is exactly to see what the people, all the people in Canada—to see what is going on. We met the chemical people, we met the people in the mining sector, and they have figures and they are requesting more infrastructure to be able to move their commodities.

It is when we are talking to all these people—I am not talking about more processing of flour or so on. I am just talking about the other sector, which is telling us, gentlemen, if we cannot have—and we are ready to put 100% of the freight costs—but if you do not put in place the infrastructure, just so sorry, but we will not be able to sell more. And we are in a position to sell more.

## [Traduction]

L'idée selon laquelle cette mesure facilitera et améliorera le transport du grain de l'Ouest est absolument ridicule. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Je n'ai pas la moindre hésitation.

En Australie, le transport du grain se fait en moyenne sur une distance de moins de 250 milles, alors les chiffres que vous avez mentionnés correspondent aux grandes distances. En Australie, il est illégal pour un camion de faire du transport sur une voie parallèle à celle des chemins de fer; il en va ainsi depuis très longtemps. Alors c'est là que s'arrête la comparaison entre pays.

Mais la question à laquelle ce Comité et nous-mêmes devons répondre est la suivante: Voulons-nous perdre notre avantage concurrentiel à titre d'agriculteurs? Voulons-nous conserver les 6 milliards de dollars de rentrées? Comme l'a laissé entendre un interlocuteur là-bas, je ne pense pas que le projet de loi C-155 nous permette jamais de recueillir 3 milliards de plus; il n'y a pas l'ombre d'une chance que cela se produise. D'où pourraient venir ces 3 milliards de production supplémentaire? Nous ne les obtiendrons certainement pas en abolissant l'entente du Nid-de-Corbeau!

Ce matin, il était question de la transformation. Je n'ai pas l'intention de soulever la question, monsieur le président, mais nous savons que la transformation n'augmentera pas dans les Prairies. C'est un non-sens, elle va augmenter si l'on abolit l'entente du Nid-de-Corbeau. C'est tout à fait faux. Je veux respecter les membres ici présents qui viennent de l'Est du Canada, parce qu'ils n'ont jamais été mis au courant de cette situation, mais ce n'est pas le cas.

La farine est transportée actuellement au tarif du Nid-de-Corbeau, et nous ne faisons pas la transformation de la farine dans la région des Prairies. Cet aspect a tout simplement été éliminé. Vous avez déjà entendu ce matin que le colza Canola n'était pas transformé parce que les Japonais veulent que leur peuple s'en charge.

Ces 3 milliards supplémentaires—si nous voulons traiter cette question, monsieur le président, examinons certains faits. Voyons d'où ils viennent. C'est le problème que nous avons eu. Nous avons des hypothèses, mais elles ne s'appuient pas sur des faits. Il n'y a absolument rien qui vient les étayer, monsieur le président.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, j'ai une brève intervention à faire.

Monsieur, ce Comité a exactement pour but de voir à ce que les gens, tous les habitants du Canada—de voir ce qui se passe. Nous avons rencontré les représentants de l'industrie chimique, ceux du secteur minier, et ils ont des chiffres en main et ils demandent que l'infrastructure soit élargie afin qu'ils puissent transporter leurs produits.

C'est lorsque nous parlons à toutes ces personnes—je ne parle pas d'accroître la transformation de la farine ou d'autres questions semblables. Je parle uniquement de l'autre secteur, qui nous dit: Messieurs, si nous ne pouvons avoir—et nous sommes prêts à assumer 100 p. 100 des coûts de transport—mais si vous ne mettez pas en place l'infrastructure nécessaire, c'est fort regrettable, mais nous ne pourrions pas accroître nos ventes. Et nous sommes en mesure d'accroître nos ventes.

[Text]

The simple question I have to you is: Do you not see, in this increase of activity of the other sectors, some good advantage for your area?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman.

If you are talking about increasing the movement of potash or chemicals or coal or whatever you are talking about there, fine. That is fine, to increase that.

I am not opposed to change. Those people who say that we must keep the Crow are not in any way opposed to change. Do not mistake that. That is fine, if you want to do those things. I am all for it. I am all for progress.

But let us not get the idea that it is the Crow rate that is impeding this development. Let us be honest and let us look at the facts. The movement of grain to Vancouver is approximately one grain train per day. It is quite true that the CPR would like that tunnel to be built on the backs of the farmers. They would like the farmers to pay for that, for the movement of non-farm products.

We have a system in place now which is quite adequate to move our grain, and it is moving it now. If we need these new improvements, let the people who are needing this extra trackage or extra expansion . . . it should be their products that are paying for it.

You do not make a person pay who—you do not put the farmers out of business and take their meagre returns away to pay for a system for the movement of coal or any other of those kinds of products.

Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Loisel:** May I have just one more?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Final question.

**Mr. Loisel:** Sir, look. We are told by these people, by the experts, by the railway companies, that the mining sector, that the chemical sector is paying 100% of the real freight costs. When we look at the farmers, the farmers are using roughly 18%, 20% of the system and it represents 3% of their revenue for the railway company.

**Mr. Sinkinson:** That is not true!

**Mr. Loisel:** Maybe it is not true but, sir, that is what we have as the facts on the table. So then really, if you became tomorrow a member of Parliament, what would you decide? What would you propose?

If you tell me that the farmers are unable to pick up a larger share, maybe you are right. Maybe we would be better to say no more Crow, nothing at all.

**Mr. Sinkinson:** Well, there is no question about it and I will debate that with anybody you like to get ahold of. The farmers certainly cannot pay the increase.

[Translation]

La question simple que j'ai à vous poser est la suivante: ne croyez-vous pas que cet accroissement de l'activité des autres secteurs peut présenter certains avantages pour votre région?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président.

Si vous parlez d'accroître le transport de la potasse, des produits chimiques, du charbon ou de n'importe quel produit dont il est question ici, ça va. Je souscris à cette augmentation.

Je ne m'oppose pas au changement. Les gens qui affirment que nous devons conserver les tarifs du Nid-de-Corbeau ne s'opposent absolument pas au changement. Ne vous y trompez pas. Si vous voulez faire cela, ça me convient. Je suis tout à fait en faveur de cette éventualité, je suis tout à fait en faveur du progrès.

Mais ne prétendons pas que c'est le tarif du Nid-de-Corbeau qui empêche ce progrès. Soyons honnêtes et examinons les faits. Le transport du grain à Vancouver correspond à peu près à un train de grain par jour. Il est tout à fait exact que le CP aimerait faire construire ce tunnel sur le dos des agriculteurs. Ils aimeraient que les agriculteurs paient pour cela, pour le transport des produits non agricoles.

Nous disposons actuellement d'un système de transport de notre grain tout à fait satisfaisant, et ce système fonctionne à l'heure actuelle. Si des améliorations s'imposent, laissons aux gens qui ont besoin qu'on étende le réseau de chemin de fer—it faudrait que ce soit leurs produits qui paient cette expansion.

Vous ne faites pas payer une personne qui—it n'est pas normal d'éliminer les agriculteurs du circuit et de leur enlever leurs maigres recettes pour assumer les frais d'un système servant à transporter le charbon ou n'importe quel autre produit de ce genre.

Merci, monsieur le président.

**M. Loisel:** Puis-je faire valoir un seul autre point?

**Le président suppléant (M. Neil):** C'est le dernier.

**M. Loisel:** Monsieur, ces gens, les experts, les sociétés ferroviaires, nous disent que le secteur minier et le secteur chimique assument 100 p. 100 des coûts réels de transport. Lorsque nous regardons du côté des agriculteurs, nous constatons qu'ils utilisent environ 18 p. 100 ou 20 p. 100 du système et qu'ils donnent environ 3 p. 100 de leurs recettes à la société ferroviaire.

**M. Sinkinson:** Ce n'est pas vrai!

**M. Loisel:** Peut-être que ce n'est pas vrai, mais, monsieur, ce sont là des faits que nous avons en main. Alors vraiment, si vous étiez élu député demain, que décideriez-vous? Que proposeriez-vous?

Si vous me dites que les agriculteurs sont incapables d'assumer une plus grande part, vous avez peut-être raison. Il serait peut-être préférable d'abolir l'entente du Nid-de-Corbeau, de la supprimer totalement.

**M. Sinkinson:** Il n'y a pas de doute à ce sujet et je serais prêt à en débattre avec n'importe qui. Les agriculteurs ne peuvent certainement pas payer l'augmentation.



[Texte]

As far as that is concerned, the railroads will have to be nationalized and they will have to become the servants of all Canadians. Until that day occurs, you will not have—I do not think you are going to have a proper rail transportation system. I am all for improving it but I think you must be very careful about how you improve it, and the farmers—the money just is not there, sir. You cannot get blood out of a stone and you cannot make the farmers pay more. You can put them out of business, but you cannot make them pay more. It is not there.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** A point of clarification. Is it the official position of the SARM to nationalize the total railroad system in Canada? Is that the official position? What do you mean by it?

**Mr. Sinkinson:** That was the resolution.

**Mr. Mazankowski:** Is that the official position of the SARM?

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, that was a resolution passed at the SARM convention. I do not know how far they pushed it, but the record is there.

**Mr. Mazankowski:** Could you just explain what you mean by it?

**Mr. Sinkinson:** Who do you want to answer that?

**Mr. Mazankowski:** Whoever.

**Mr. Sinkinson:** Okay. How else are you going to provide us with a rail system in this country . . .

**Mr. Mazankowski:** No, that is not my—with respect, what do you mean by “nationalizing the railroad system”?

**Mr. Sinkinson:** What I mean by nationalizing the railroads is integrating them into one rail system which would serve the needs of all Canadians, Mr. Mazankowski, and would do so at the minimum cost.

Just as I mentioned earlier, we have a sewer system and we do not say that they have to compete. We say that we want that system to provide that service at the lowest possible cost. We must do that with railways because here we are 1,000 miles from the ports and we must compete with nations that grow their grain on the seashore.

There is no other way I have ever heard of, and I have been following this issue for years and I intend to follow it as long as I live. Nobody else has come up with a solution, any other solution than to nationalize them and make them a public utility, a public utility just like the public utility that is supplying the light for this room. It is not asked to compete with other public utilities or other private outfits. It has offered to supply that light at the least possible cost, and this is what we have to move to, Mr. Chairman. Thank you very much. I hope that answers your question, Mr. Mazankowski.

[Traduction]

A cet égard, les sociétés ferroviaires devront être nationalisées et devront se mettre au service de tous les Canadiens. Jusqu'à ce que ce jour vienne, vous n'aurez pas—je ne pense pas que vous aurez un système de transport ferroviaire adéquat. Je suis tout à fait d'accord pour l'améliorer, mais je pense que vous devez faire très attention à la façon dont vous l'améliorez, et les agriculteurs—on n'a tout simplement pas d'argent, monsieur. On ne peut peigner un diable qui n'a pas de cheveux, et vous ne pouvez pas exiger davantage d'argent des agriculteurs. Vous pouvez les rayer de la carte, mais vous ne pouvez pas les faire payer plus. Il n'y a pas d'argent.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'ai besoin d'un éclaircissement. L'AMRS a-t-elle adopté comme position officielle de réclamer la nationalisation de l'ensemble du réseau ferroviaire au Canada? Est-ce là la position officielle? Qu'entendez-vous par cette position?

**M. Sinkinson:** La résolution allait en ce sens.

**M. Mazankowski:** Est-ce là la position officielle de l'AMRAS?

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, c'était une résolution adoptée au congrès de l'AMRS. Je ne sais pas jusqu'où cette résolution a été mise de l'avant, mais le procès-verbal est là.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous simplement expliquer ce que signifie cette résolution?

**M. Sinkinson:** À qui posez-vous cette question?

**M. Mazankowski:** À n'importe qui.

**M. Sinkinson:** D'accord. Comment allez-vous faire pour nous doter d'un réseau ferroviaire dans ce pays . . .

**M. Mazankowski:** Non ce n'est pas ma—je vous demande respectueusement ce que vous entendez par ‘nationaliser le réseau ferroviaire’.

**M. Sinkinson:** Lorsque je parle de nationaliser un réseau d'égouts et nous ne prétendons pas qu'il doit soutenir la concurrence. Nous affirmons que nous voulons que ce système assure ce service au plus bas coût possible.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons un réseau d'égouts et nous ne prétendons pas qu'il doit soutenir la concurrence. Nous affirmons que nous voulons que ce système assure ce service au plus bas coût possible. Nous devons agir de même avec les sociétés ferroviaires parce que nous sommes situés à 1,000 milles des ports et que nous devons concurrencer des nations qui cultivent du grain sur le littoral.

Je n'ai jamais entendu parler d'un autre moyen, et je suis cette question depuis des années et j'ai l'intention de continuer à le faire toute ma vie. Personne d'autre n'a trouvé une solution, une solution autre que celle de nationaliser les sociétés ferroviaires et d'en faire un service public, tout comme le service qui assure l'éclairage de cette pièce. On ne demande pas à ce service de soutenir la concurrence d'autres services publics ou de sociétés privées. Il a offert de fournir cette lumière au prix le plus bas possible, et c'est ce vers quoi nous devons nous diriger, monsieur le président. Je vous remercie

[Text]

[Translation]

beaucoup. J'espère que cela répond à votre question, monsieur Mazankowski.

• 1750

**Mr. Mazankowski:** It does partially. I thank you for that. I just would like to take it one step further. At present we have one Crown corporation, so would it be fair to say that you would envision the CNR amalgamating with the CPR under one unit? Who would do the policing of the freight rate? Would it be the CTC? It is a system that we do have in place right at the present time. The CTC basically is a monitoring agency or serves as a check and balance on freight rates. Would that be the policing body, or would it be something different?

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, the first thing you would have to do in this instance is to nationalize the CNR. That would be to start with. Even though the CNR is called a nationalized railway, it does not function that way. It does not function as a public utility; it functions as a profit-oriented organization. I have argued this point with CNR officials, and they have tried to tell me that their terms of reference are to provide a profit. This should not be their terms of reference. They should become a public utility and supply that service at the least possible cost. Then you would move towards doing essentially the same thing with the CPR.

**Mr. Mazankowski,** Mr. Chairman, the whole structure of exactly how you would achieve all those things which would bring about the kind of rail system we have, would be to start at that point and develop it and work it as a public utility. You would have to adjust as you go along. But I am sure that it would work.

We have tried for 100 years, Mr. Chairman, to give cash subsidies, to provide all kinds of money to the railroads, and it has not worked. The United States has tried it. If you look at the world situation, you will find that the railway systems which really work are those which are nationalized. If you go to Japan or if you go to Germany, or places like that, you will find that out. So this is what you have to do; you must go by trial and error. You have to develop a system that works. We should have learned in the last 100 years that what we are doing here is not working. The Crow is the best part of the whole deal and here we are to scrap it.

**Mr. Mazankowski:** Do you see the operations of the post office, which is a nationalized corporation, functioning as a nationalized corporation, public utility, whatever? Or do you see it functioning as a private corporation?

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, there is a great number of reasons why the public utility—or not the public utility as I do not think it is really a public utility—but why the post office is not working properly, and I do not think I should go into them. I will if the transport committee wants me to go into some of

**M. Mazankowski:** En partie. Je vous en remercie. J'aimerais simplement qu'on aille encore un peu plus loin. Nous avons actuellement une société de la Couronne; donc, serait-il juste de dire que vous envisageriez le fusionnement du Canadien National et du Canadien Pacifique? Qui établirait les politiques relatives au taux de transport des marchandises? Serait-ce la Commission canadienne des Transports? C'est exactement le système qui est en place actuellement. La CCT est essentiellement un organisme de surveillance, ou du moins qui sert à vérifier et à équilibrer les taux du transport des marchandises. La CCT serait-elle l'organisme de réglementation, ou serait-ce un autre organisme?

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, dans ce cas, vous devriez d'abord commencer par nationaliser le Canadien National. Bien qu'on dise du CN qu'il est une compagnie de chemin de fer nationalisée, il ne fonctionne pas comme une compagnie nationalisée. Il ne fonctionne pas comme un service public; mais plutôt comme un organisme à but lucratif. J'ai discuté de cet aspect avec des représentants du CN, qui ont tenté de me faire comprendre que cela faisait partie de leur mandat que de faire des profits. Il ne devrait pas en être ainsi. La compagnie devrait devenir un service public, qui offre justement ses services au plus bas prix possible. Puis il faudrait faire plus ou moins la même chose avec le CP.

Monsieur Mazankowski, monsieur le président, le mécanisme qui vous permettrait d'établir le genre de système ferroviaire que nous avons, consisterait à commencer à ce stade-là, puis à le transformer graduellement en un service public. Il faudrait l'ajuster au fur et à mesure, mais je suis certain que cela marcherait.

Cela fait cent ans, monsieur le président, que nous donnons des subventions et des montants de toutes sortes aux compagnies de chemin de fer, et ça ne marche pas. Les États-Unis ont essayé aussi. Si vous examinez la situation dans différents pays du monde, vous constaterez que les compagnies de chemin de fer qui fonctionnent vraiment bien sont celles qui sont nationalisées. Vous verrez que c'est ce qui se passe au Japon et en Allemagne, par exemple. C'est donc ce que vous devez faire, procéder par essai et par erreur. Vous devez mettre sur pied un système qui marche. Nous aurions dû comprendre au cours du siècle passé que notre façon de procéder ne marcherait pas. La subvention du Nid-de-Corbeau est l'élément le plus valable de toute l'affaire, et nous sommes sur le point de la faire disparaître.

**M. Mazankowski:** Considérez-vous que les Postes, qui sont une société nationalisée, fonctionnent bien comme une société nationalisée, ou comme un service public, peut importe? Ou considérez-vous qu'elle agit comme une société privée?

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, ce service public—ou plutôt ce service non public, parce que je ne crois pas qu'il s'agisse vraiment d'un service public—ne fonctionne pas bien pour de nombreuses raisons, mais je ne crois pas qu'il soit opportun de les expliquer. J'expliquerai certaines raisons si le



## [Texte]

the reasons why it does not work, but I do not think that is a proper model to go by. Not by a long shot! There was a day when that post office worked correctly, and whoever is responsible should get it back to the position where it was 20 years ago.

I would bring you back, Mr. Mazankowski, to the power corporations which do work efficiently. That is my model for a public utility. I find no real quarrel with the Saskatchewan Power Corporation. We have a government-owned power corporation in every province of Canada, and it does not matter what politics the people are. We have these publicly owned power corporations, and they are functioning and they are serving the needs of individuals. We must do the same with railroads, Mr. Chairman. Thank you very much.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** A supplementary, Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski's question?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Go ahead, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could you tell me, since you used the example of Sask Power, how many rate increases there have been in the last five years and what percentage they would be? What we are talking about in the Crow is a rate that has not been changed, basically, since 1897. I do not know about Saskatchewan, but I know in Ontario we have had rates go up by about 30% over the last three years. We have had regular rate increases, as their costs have increased.

**Sinkinson:** Mr. Chairman, if you want to go, I will just deal with that very briefly. You might want to look back at the power corporation in Saskatchewan, which I am most familiar with. If you want to look back to its record, you will find out that, quite a long time ago, about 35 years ago, that outfit was losing a great deal of money every year. It had 129 customers. The rate increases have been reduced and reduced and reduced substantially since that time. The price for putting power into the farm has not increased, to my knowledge, although it might have in the very last few years. We got ours in 1955 for \$570. I was on the committee which went around and collected the money. We were very successful and we were very happy to get that power.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But there have been no rate increases in the last five or six years for Sask Power?

**Mr. Sinkinson:** There have been some rate increases in the last five years because of inflation.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But what percentage of the rate would they have been?

**Mr. Sinkinson:** I do not know exactly how those are coming out. We have got a new government in Saskatchewan which was concerned about the increases, but we are told that we are still going to get the increases. But we would like, Mr. Chairman, to have the same kind of efficiency on the rail

## [Traduction]

comité des transports me demande de le faire, mais je ne crois pas qu'il s'agisse d'un modèle à suivre. Vraiment pas! Il fut un temps où le service des Postes marchait bien, et la personne responsable des dégâts devrait remettre le service comme il était il y a vingt ans.

Je vais revenir, monsieur Mazankowski, aux compagnies d'électricité qui fonctionnent bien. Elles constituent un bon modèle de service public. Je n'ai pour ainsi dire rien à reprocher à la *Saskatchewan Power Corporation*. Il y a dans toutes les provinces du Canada, quel que soit le parti au pouvoir, une société gouvernementale de l'électricité. Ce sont des sociétés d'électricité publiques, qui fonctionnent bien et qui répondent aux besoins des individus. Nous devons faire la même chose avec les chemins de fer, monsieur le président. Je vous remercie.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'aimerais poser une autre question, qui rejoint celle de M. Mazankowski, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Allez-y, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puisque vous avez pris l'exemple de la Saskatchewan Power, pourriez-vous me dire combien de fois les taux ont augmenté au cours des cinq dernières années et de quel ordre étaient ces augmentations? Avec le Nid-de-Corbeau, il s'agit de taux qui n'ont pour ainsi dire pas changé depuis 1897. Je ne sais pas ce qu'il en est en Saskatchewan, mais je sais qu'en Ontario, les taux ont augmenté d'environ 30 p. 100 au cours des trois dernières années. Nous avons subi des augmentations régulièrement parce que les coûts des compagnies ont augmenté.

**M. Sinkinson:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais répondre à cela très brièvement. Vous v-udrez peut-être me laisser parler de l'historique de la société de l'électricité en Saskatchewan, que je connais le mieux. Si vous vous reportez aux dossiers, vous constaterez qu'il y a plusieurs années, environ 35 ans en fait, la compagnie perdait beaucoup d'argent chaque année. Elle avait 129 clients. Les augmentations de tarifs ont été réduites considérablement depuis ce temps. À ma connaissance, le coût de l'électricité des fermes n'a pas augmenté; mais il y a peut-être eu une augmentation au cours des toutes dernières années. Nous, ça nous a coûté \$570 en 1955. Je faisais partie du comité qui allait percevoir l'argent. À marchait très bien et nous étions très heureux d'avoir l'électricité.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Mais la *Saskatchewan Power* n'a pas augmenté ses taux depuis cinq ou six ans?

**M. Sinkinson:** Les taux ont augmenté au cours des cinq dernières années à cause de l'inflation.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Mais de combien étaient ces augmentations?

**M. Sinkinson:** Je ne sais pas exactement. Nous avons eu un nouveau gouvernement en Saskatchewan qui s'est préoccupé de ces augmentations, mais on nous a dit que nous ne pourrions y échapper. Ce que nous aimerions, monsieur le président, c'est que les compagnies de chemin de fer soient aussi efficaces que les sociétés d'électricité qui font un excellent travail.

[Text]

system that we have in the power corporation. The power corporation does a pretty good job.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen. We are running out of time. We have other witnesses.

**Mr. Benjamin:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is for Mr. Loiselle who wanted to put something down for the record—I think he quoted something in the order of \$20 a tonne in Australia . . .

**An hon. Member:** Twenty-one.

**Mr. Benjamin:** \$21 a tonne in Australia, and something in the order of \$5-plus a tonne in Canada.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Benjamin, that is a point of debate; it is not a point of order.

**Mr. Benjamin:** No, no; just for the record, Mr. Chairman. That is \$21 a tonne for an average 200-mile haul in Australia, and a little over \$5 a tonne for an average 900-mile in Canada. The fact of the matter is that the Canadian grain producer pays more in total tonne-miles than does the Australian producer and, in the State of Victoria, only 50% of the cost of freight transport is recovered from the users.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Benjamin, I think this is a point of debate rather than a point of order. We have to cut it off. We have witnesses.

**Mr. Benjamin:** Well, why does he not follow his mathematics right to the logical conclusion?

**Mr. Loiselle:** May I give the source, at least? May I give the source of the information? It is the *Sun*, Brandon, Manitoba, July 16, and it is coming from an Australian expert.

**An hon. Member:** 1983.

**Mr. Loiselle:** 1983.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen. I would like to thank the witnesses for appearing before our committee this afternoon. You have given us some interesting food for thought and I know what you have said will be taken into consideration in our deliberations. Thank you very much.

**Mr. Phelps:** On a point of privilege, Mr. Chairman, on behalf of the SARM and as its president I would like to thank you for having us here and letting us be heard. Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

[Translation]

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup, messieurs. Nous allons manquer de temps. Nous avons d'autres témoins à entendre.

**M. Benjamin:** J'aimerais faire un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, c'est au sujet de M. Loiselle qui voulait faire porter quelque chose au procès-verbal. Je crois qu'il a dit que c'était aux environs de \$20 la tonne en Australie . . .

**Une voix:** Vingt-et-un.

**M. Benjamin:** Vingt-et-un dollars la tonne en Australie et un peu plus de \$5 la tonne au Canada.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Benjamin, il s'agit là d'un sujet de discussion et non pas d'un rappel au Règlement.

**M. Benjamin:** Non, non, monsieur le président. C'est simplement pour que ce soit porté au procès-verbal. En Australie, il en coûte en moyenne \$21 pour transporter une tonne de marchandises sur 200 milles tandis qu'au Canada, il en coûte un peu plus de \$5 pour transporter la même quantité sur environ 900 milles. Le fait est que le producteur de grain canadien paie plus au total que le producteur australien pour faire transporter ses produits, et à Victoria, seulement 50 p. 100 des coûts du transport sont récupérés chez les utilisateurs.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Benjamin, je crois vraiment qu'il s'agit d'un sujet de discussion et non pas d'un rappel au Règlement. Nous devons nous arrêter ici. Nous avons d'autres témoins à entendre.

**M. Benjamin:** Pourquoi ne mène-t-il pas son raisonnement jusqu'à sa conclusion logique?

**M. Loiselle:** Puis-je au moins donner ma source? La source de cette information? J'ai pris cela dans le *Sun*, Brandon, Manitoba, du 16 juillet, et il s'agissait des propos d'un expert australien.

**Une voix:** 1983.

**M. Loiselle:** 1983.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup, messieurs. J'aimerais remercier les témoins d'avoir accepté de comparaître devant notre comité cet après-midi. Vous nous avez vraiment donné de quoi réfléchir et nous allons tenir compte de vos déclarations lors de nos délibérations. Je vous remercie beaucoup.

**M. Phelps:** J'aimerais soulever un point de privilège, monsieur le président et, au nom de la SARM et en ma qualité de président de l'association, vous remercier de nous avoir permis d'exprimer notre point de vue aux membres du Comité. Je vous remercie beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie.



[Texte]

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, I would also like to thank the committee very much. They have been very patient and they have listened very carefully to our remarks. We appreciate that much more than we can say. We would like to keep this country together. We would like to avoid the ugly possibility of separatism, which is developing in some areas. We would like to keep our historical right, and we would like to keep the only thing we got out of confederation. Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen.

**The Chairman:** Order, please. I now call two more witnesses to the table: Prairie Malt Ltd., represented by Mr. A.D. Huffman, the president of the company, and CanMar Grain Inc., represented by Cecil Werner. I welcome the witnesses to the table. I call upon Mr. Huffman to introduce his colleagues and make a brief opening statement. Would you proceed please, Mr. Huffman.

• 1759

• 1800

**Mr. Al Huffman (President, Prairie Malt Ltd):** Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to introduce Mr. Marshall Rothstein, our legal adviser, and Mr. Dennis Schreiber, our traffic manager. We appreciate the opportunity to present our submission to you today. We know that your committee is grappling with some very controversial and difficult issues—the main one being the pay-the-railway, pay-the-producer alternatives. These are not primarily processor issues.

However, the issues that we are advancing are also important. To us, they are matters of life and death. We want to remind you that there are employees, support industries, producers and our communities that rely on our viability. It is vital that the new legislation should not adversely affect our viability or restrict our opportunities to grow.

Prairie Malt Ltd. is located in Biggar, Saskatchewan. We started business in October, 1978. We employ 50 to 60 people and we purchase 80,000 metric tonnes of barley annually from some 550 farm producers. Our capital investment is \$28 million. We are a processor of grain—the type of industry in western Canada which this new legislation is supposed to encourage.

Before dealing with our major concerns, I would like to clear up a misconception that we find is general, which is that processors such as maltsters receive a subsidy from the existing Crow rate, or from the government payments under the new legislation. This is simply not the case. Any subsidy that is paid is a subsidy to the farm producer. Under the producer—payment alternative, any government money that is paid will be paid only to producers and not to processors. Under the

[Traduction]

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, j'aimerais également remercier les membres du comité de tout coeur. Ils ont été très patients et ont écouté nos commentaires très attentivement. Nous ne saurions dire à quel point cela est important pour nous. Nous aimerions garder le pays uni et éviter—horrible possibilité—la séparation comme certaines régions le désirent. Nous aimerions conserver notre droit historique et nous aimerions préserver l'unique chose que nous a donnée la Confédération. Je vous remercie beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup messieurs.

**Le président:** Rappel au Règlement, s'il vous plaît. Je vais maintenant appeler deux autres témoins: M. A.D. Huffman, président de la *Prairie Malt Ltd.* et Cecil Werner, représentant de la *CanMar Grain Inc.* Je souhaite la bienvenue aux intervenants. J'invite M. Huffman à présenter ses collègues et à faire un bref laïus d'introduction. Vous avez la parole, monsieur Huffman.

**M. Al Huffman (président, Prairie Malt Ltd.):** Merci, monsieur le président. En premier lieu, j'aimerais présenter M. Marshall Rothstein, notre conseiller juridique, et M. Dennis Schreiber, notre directeur du transport. Nous apprécions l'occasion qui nous est donnée de faire notre présentation aujourd'hui. Nous savons que votre Comité se débat au milieu de questions très controversées et difficiles (la principale étant de savoir s'il faut payer les sociétés de chemin de fer ou les producteurs). Ce ne sont pas là les préoccupations principales des transformateurs.

Toutefois, les idées que nous mettons de l'avant sont également importantes. Pour nous, il s'agit de questions de vie ou de mort. Nous souhaitons vous rappeler que des employés, des industries de soutien, des producteurs et les gens de nos collectivités sont tributaires de notre viabilité. Il est vital que la nouvelle loi n'ait pas d'effet nuisible sur notre viabilité et qu'elle ne restreigne pas nos chances de croissance.

Prairie Malt Ltd. est située à Biggar (Saskatchewan). Nous avons ouvert nos portes en octobre 1978. Nous employons entre 50 et 60 personnes et nous achetons 80,000 tonnes métriques d'orge annuellement de quelque 550 producteurs agricoles. Nos capitaux engagés sont de l'ordre de 28 millions de dollars. Nous sommes des transformateurs de céréales, le genre d'industrie que cette nouvelle loi est censée encourager, dans l'Ouest du Canada.

Avant de traiter de nos préoccupations principales, j'aimerais faire la lumière sur une fausse idée que nous estimons généralisée et selon laquelle les transformateurs comme les malteurs reçoivent une subvention à même le tarif du Nid-de-Corbeau, ou de l'argent du gouvernement en vertu de la nouvelle loi. Cela n'est tout simplement pas le cas. Toute subvention versée est une subvention destinée aux producteurs agricoles. En vertu de cette mesure des paiements à la

## [Text]

railway payment alternative, the freight rate will be lower but the price we pay for grain will be higher. The higher cost of grain offsets the lower cost of railway transportation. In either case, we are not subsidized.

It is important that this be well understood, because some of those who will be appearing before you will be arguing for restrictions in the new legislation which will affect our ability to export. One reason they cite is that we will receive a subsidy from the Canadian government. As I indicated, this is not the case and I thought I should clarify that issue at the outset.

Now, what we seek from the bill is the ability to be competitive in world markets. We also want enhanced marketing opportunities to ensure our viability and to permit us to grow. Our objectives are consistent with what the government stated its objectives were in its February 1, 1983, policy statement. That is: To encourage economic development and agricultural diversification and processing in western Canada.

More specifically, our fundamental requirement as a maltster is that we have effective parity of freight rates between barley and malt. Our written brief explains in detail why barley and malt must travel at the same rate. As you know, barley and malt have been accorded the same Crow rate until now, and the new bill will continue this equalization. We do not know what payment option will finally be adopted in the new legislation. What concerns us is that, in your attempts to solve that problem, you not inadvertently reach a result that denies us effective parity. I repeat we must have effective parity no matter how you resolve the payment issue.

I turn now to the subject of export. Our future growth depends on our ability to expand our export sales. The new legislation must not restrict our access to export markets. It must enhance our access to these markets. Virtually all our exports to the United States move eastward through Thunder Bay. This is because we can utilize the Crow rate to Thunder Bay for U.S.A. shipments. Because the railways do not accord us the Crow rate to Vancouver on U.S.A. shipments under the current legislation, we have not been able to penetrate the large west coast U.S. market. There is no reason why the statutory rate should not apply in U.S. shipments through Vancouver as they do through Thunder Bay. We have recommended specific wording for the new bill that would accommodate this requirement.

There are also significant export market opportunities in the Pacific rim. In this markets we compete with maltsters from Australia and Europe. To some of these markets—specifically

## [Translation]

production, tout l'argent du gouvernement n'est versé qu'aux producteurs et non aux transformateurs. En vertu des paiements aux sociétés de chemin de fer, le tarif du fret est moins élevé mais les prix que nous payons pour les céréales neutralise le prix moins élevé du transport ferroviaire. Dans l'un ou l'autre cas, nous ne recevons pas de subvention.

Il est très important que cela soit bien compris parce que certains intervenants favoriseront des restrictions, dans le cadre de la nouvelle loi, qui toucheront nos débouchés d'exportation. Une des raisons qu'ils invoquent est le fait que nous recevons une subvention du gouvernement canadien. Comme je l'ai indiqué, ce n'est pas le cas et j'estime que je devais finalement clarifier cette question.

Bien; ce que nous attendons du projet de loi c'est la possibilité d'obtenir une place concurrentielle sur les marchés mondiaux. Nous voulons également de meilleurs débouchés de commercialisation pour assurer notre viabilité et notre croissance. Nos objectifs sont conformes à ceux que le gouvernement a énumérés dans son énoncé de politique le 1<sup>er</sup> février 1983. Ils consistent à: encourager le développement économique et la diversification agricole ainsi que la transformation dans l'Ouest du Canada.

De façon plus particulière, notre exigence fondamentale, en tant que malteurs, consiste à obtenir la parité entre les tarifs de fret de l'orge et ceux du malt. Dans notre exposé écrit, nous expliquons en détail la raison pour laquelle l'orge et le malt doivent être transportés au même tarif. Comme vous le savez, l'orge et le malt, jusqu'à maintenant, ont été soumis au même tarif du Nid-de-Corbeau et cela continuera dans le cadre de la nouvelle loi. Nous ne savons pas quelle forme de paiement sera finalement adoptée dans le cadre de la nouvelle loi. Ce qui nous préoccupe c'est que, dans vos efforts visant à résoudre ce problème, vous trouviez par inadvertance, une solution qui supprime la parité. Je répète que nous devons bénéficier d'une parité réelle peu importe la façon dont vous solutionnez la question du paiement.

Je passe maintenant aux exportations. Notre croissance future est fonction de nos possibilités d'accroître nos ventes à l'exportation. La nouvelle loi ne doit pas restreindre notre accès aux marchés d'exportation. Elle doit plutôt le favoriser. Presque toutes nos exportations aux États-Unis sont transportées vers l'est et passent par Thunder Bay. Telle est la situation parce que nous pouvons utiliser le tarif du Nid-de-Corbeau à Thunder Bay pour les expéditions vers les États-Unis. Parce que les sociétés de chemin de fer ne nous accordent pas le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver pour les expéditions vers les États-Unis en vertu de la présente loi, nous n'avons pas pu faire de percée sur le grand marché américain de la côte Ouest. Il n'y a aucune raison pour laquelle le tarif statutaire ne s'appliquerait pas aux expéditions vers les États-Unis par Vancouver comme cela se fait pour celles qui passent par Thunder Bay. Nous avons recommandé une formulation particulière pour le nouveau projet de loi qui tiendrait compte de cette exigence.

Il y a également des débouchés d'exportation considérables dans la région du Pacifique. Pour ces marchés, nous faisons la concurrence aux malteurs australiens et européens. Pour



## [Texte]

in southeast Asia—we are virtually able only to compete effectively through the Port of Seattle. This is because these are container movements, and container liners are more numerous and competitive in Seattle than Vancouver.

Just to give you an idea of the significance of this issue to us, we have experienced ocean freight rates from Vancouver to Indonesia of \$135 U.S. per metric tonne. However, if we ship to Vancouver and then to Seattle for export—that is, over land to Seattle for export—the cost was \$90.00 U.S. per metric tonne. The difference of \$45.00 U.S. per metric tonne represents 15% of our FOB price at Vancouver. It clearly made the difference as to whether or not we were competitive.

We are aware that you will be receiving submissions from the Vancouver Port Corporation and perhaps others asking that you restrict the new statutory rates to movements that are exported by vessel only from Vancouver. They allege our movements are subsidized as one reason in support of their position. As I explained a moment ago, we are not subsidized. We would obviously use a Canadian port if it was competitive but where it is not, our ability to reach export markets must be paramount.

• 1810

Next, I would like to touch on what I will call the transition period problem. Our written submission outlines in detail the problem we will have when we purchase grain before July 31 and ship the malt we process from it after July 31 at an increased statutory freight rate. This will cause western Canadian maltsters to incur an additional expense in hard cash that other maltsters will not have. We do not believe that the legislation was intended to penalize western Canadian processors in this way, and we ask that the new legislation rectify this anomaly.

Finally, our written submission addresses the issues of ancillary charges, and of rates on railway cars other than hopper cars and boxcars. These issues also affect our ability to be competitive. We see no reason why ancillary charges should not be included in the legislation, since to exclude them simply creates deliberate loopholes. The magnitude of the increase in one of these charges, the stop-off charge—over 1,200% in 16 years—itself indicates the need for the legislation to provide protection for us.

We urge you to consider our submission. The issues we raise vitally affect our economic well-being and the well-being of those producers and others who depend on us. If our growth is to be encouraged, the new legislation should incorporate the recommendations we have made. That is the end of my opening statement.

## [Traduction]

certaines de ces marchés (particulièrement en Asie du sud-est), nous ne sommes en mesure de faire une concurrence efficace que par le port de Seattle. C'est parce que le transport se fait par conteneurs et que les navires qui assurent ce transport sont plus nombreux et concurrentiels à Seattle qu'à Vancouver.

Simplement pour vous donner une idée de l'importance de cette question pour nous, nous avons connu des tarifs de fret maritime de Vancouver en Indonésie de 135 dollars (E.-U.) la tonne métrique. Toutefois, si nous expédions nos exportations par Vancouver et puis par Seattle (c'est-à-dire en utilisant le transport terrestre jusqu'à Seattle pour les exportations) le coût est de 90 dollars américains la tonne métrique. Cette différence de 45 dollars américains la tonne métrique représente 15 p. 100 de notre prix F.O.B. à Vancouver. De toute évidence, cela fait toute la différence à savoir si nous sommes concurrentiels ou pas.

Nous savons que vous recevrez des représentations de la *Vancouver Port Corporation* et peut-être d'autres organismes vous demandant de restreindre les nouveaux tarifs statutaires aux marchandises exportées par bateau seulement depuis Vancouver. Ils prétendent, entre autres choses, à l'appui de leur position, que le transport de nos produits est subventionné. Comme je viens de l'expliquer, nous ne sommes pas subventionnés. De toute évidence, nous utiliserions un port canadien s'il était concurrentiel, mais lorsque ce n'est pas le cas, nos possibilités d'atteindre les marchés d'exportation doivent prédominer.

En outre, j'aimerais parler de ce que je nommerai la période de transition. Dans notre exposé écrit, nous traitons en détail du problème qui se présentera lorsque nous achèterons nos céréales avant le 31 juillet et expédierons le malt que nous en aurons tiré après cette date, au tarif de fret statutaire accru. Pour ce motif, les malteurs canadiens de l'Ouest devront faire face à une dépense supplémentaire en argent liquide, ce qui ne sera pas le cas pour les autres malteurs. Nous ne croyons pas que la loi a été conçue en vue de pénaliser de cette façon les transformateurs canadiens de l'Ouest et nous souhaitons que la nouvelle loi corrige cette anomalie.

En dernier lieu, notre exposé écrit traite de la question des frais accessoires et des tarifs des wagons de chemin de fer autres que les wagons-trémies et les wagons couverts. Ces questions influent également sur nos possibilités d'être concurrentiels. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle les frais accessoires ne seraient pas inclus dans la loi, puisque le fait de les exclure ne contribue qu'à créer des échappatoires délibérées. L'importance de l'augmentation d'une partie de ces frais, les frais de halte (plus de 1200 p. 100 au cours des 16 dernières années) indique bien qu'il est nécessaire que cette loi nous assure une bonne protection.

Nous vous prions instamment d'étudier notre présentation. Les questions que nous y soulevons ont des répercussions vitales sur notre bien-être économique et sur celui des producteurs et autres qui dépendent de nous. Si notre croissance doit être encouragée, la nouvelle loi devrait comprendre les

[Text]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Huffman. I will now call on Mr. Werner to present the opening statement for CanMar Grain Inc.

**Mr. Cecil G. Werner (President, CanMar Grain Inc.):** Thank you very much, Mr. Chairman. Members of the standing committee, may I first say that we appreciate the opportunity very much of being able to present our views on Bill C-155 as it relates to the special crops industry.

First of all, may I introduce Mr. Cal Kelly. He is a producer of lentils and a farmer nearby Regina, and also works for CanMar Grain on a part-time basis.

Essentially, I will briefly state our problem and a few facts about the special crop industry. First, current rail freight costs for special crops such as lentils are as much as 10 times greater than the cost of wheat under the existing Crow rate. If you will refer to the brief that CanMar has presented, on page 11, figure No. 2, you will see that spring wheat, as a cost against the price which producers receive, represents about 2.5% of the producer price; whereas the freight costs for special crops such as peas currently represent about 42% of the total producer price. In between those ranges, of course, are 20% for lentils and 28% for canary seed.

• 1820

Second; Special crops must compete with the same land base as cereal grains and oilseeds. Therefore, if one grain has its freight costs subsidized and one does not, new crops can never be developed that have a potential for growth in western Canada.

Third; Under Bill C-155 the existing freight anomalies will widen substantially between now and 1990. I ask you to refer to Table 6, page 13 of our brief, where at the present time current costs for shipping wheat are approximately \$5.07 per metric tonne, and that is using Scott, Saskatchewan, as a basis to Vancouver. The current cost for shipping lentils from Regina, Saskatchewan, to Vancouver is \$51.81 per metric tonne. This differential amounts to \$46.74 at the present time for 1982-1983.

In 1990-1991, we are making two assumptions—one being to assume an inflation rate of 6% when the cost of transporting wheat will be \$27.21 per tonne; the cost of shipping lentils will amount to \$85.49 per metric tonne, which will give a differential of \$58.28. In other words that would be about \$12 per tonne greater than the present time.

If we assume an inflation rate of 10%, the cost of transporting wheat on the basis the current bill has proposed, will still remain at \$27.21 per metric tonne; however, the cost of

[Translation]

recommandations que nous vous avons présentées. Sur ces paroles, je termine mon exposé d'introduction.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Huffman. J'invite maintenant M. Werner à présenter son discours d'introduction pour la *CanMar Grain Inc.*

**M. Cecil G. Werner (président, CanMar Grain Inc.):** Merci beaucoup, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité permanent, puis-je en premier lieu vous dire que nous apprécions beaucoup l'occasion qui nous est donnée de vous faire part de notre opinion sur le projet de loi C-155 et ses répercussions pour l'industrie des cultures spéciales.

En premier lieu, puis-je présenter M. Cal Kelly. C'est un producteur de lentilles et un agriculteur de la région de Regina qui travaille également à temps partiel pour la *CanMar Grain*.

Je traiterai, en bref, surtout de notre problème et de quelques questions qui se rapportent à l'industrie des cultures spéciales. En premier lieu, les coûts actuels du fret ferroviaire pour les cultures spéciales comme les lentilles sont 10 fois plus élevés que le coût pour le blé en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Si vous consultez l'exposé présenté par la CanMar à la page 11, graphique n° 2, vous constaterez que le blé de printemps (si on compare le coût et le prix que les producteurs reçoivent) représente environ 2.5 p. 100 du prix à la production; alors que les coûts de fret pour les cultures spéciales comme les pois représentent, à l'heure actuelle, environ 42 p. 100 du prix total à la production. Entre ceux deux pourcentages on trouve, bien sûr, 20 p. 100 pour les lentilles et 28 p. 100 pour le millet.

Deuxièmement, des superficies de terres de même importance sont affectées aux cultures spéciales, aux grains de céréales et aux graines oléagineuses. Par conséquent, si les frais de transport d'une variété de grains sont subventionnés et que ceux d'une autre variété ne le sont pas, aucune nouvelle culture ne pourra bénéficier d'un potentiel de croissance dans l'Ouest du Canada.

Troisièmement, en vertu du projet de loi C-155, les anomalies actuelles en matière de transport seront grandement amplifiées d'ici à 1990. Le tableau 6 présenté à la page 13 de notre mémoire précise que les coûts actuels de transport du blé de Scott, en Saskatchewan jusqu'à Vancouver s'élèvent à environ \$5.07 la tonne métrique. Le coût actuel d'expédition des lentilles de Regina, en Saskatchewan jusqu'à Vancouver s'élève à \$51.81 la tonne métrique. Pour la période 1982-1983, il s'agit donc d'un écart de \$46.74.

Pour ce qui a trait à la période 1990-1991, nous posons deux hypothèses... l'une d'elles portant sur un taux d'inflation de 6 p. 100, le coût de transport du blé sera de \$27.21 la tonne et celui des lentilles s'élèvera à \$85.49 la tonne métrique, pour un écart de \$58.28. En d'autres termes, cet écart serait supérieur d'environ \$12.00 par tonne à l'écart actuel.

Si l'on suppose un taux d'inflation de 10 p. 100 et compte tenu des dispositions du projet de loi actuel, le coût du transport du blé demeurera à \$27.21 la tonne métrique;



## [Texte]

shipping lentils will increase to \$111.02 per tonne, representing a differential of \$83.81 per tonne.

So as you can see, gentlemen, these cost increases are very dramatic and, even under the current proposed legislation, special crops will be at a severe disadvantage. In fact, in the future the position will become worse.

Some of the facts about special crops. Over 4,000 farmers in Saskatchewan produced special crops in 1982. Of the 1.12 million acres of land seeded to special crops, there were more acres planted to pulse crops and canary seed than to triticale or sunflowers which are now to be included in the new legislation.

Fourth; crop rotation benefits are greater with pulse crops than with other special crops since they extend the length of crop rotation, thereby giving farmers the opportunity of increasing their total farm income with a greater percentage of their land that can be planted each year. The value of pulse crops in their nitrogen-fixing properties, is well known and are valuable in reducing farm cash costs.

Fifth; with reduced summer fallowing, eliminating many of the problems associated with soil erosion, pulse crops can be a valuable addition to extending the profitability of farming in western Canada.

Saskatchewan at the present time has a \$10 to a \$30 per tonne freight cost disadvantage moving eastward, compared to Manitoba. That represents between two and six times the Crow rate and, currently, a \$17-per-tonne disadvantage to Alberta producers on western movements.

Saskatchewan has the largest potential for increased special crop production and, yet, Saskatchewan has the most to lose as an industry, if we must compete against subsidized freight on other crops and cheaper freights from Alberta and Manitoba because of their geographic proximity relative to ports.

Sixth; the value of special crops in western Canada exceeded \$60 million in 1983. The majority of these special crops are cleaned and bagged at small processing plants in various locations throughout western Canada and, mainly, in rural communities. Some 250 processors are involved in these activities. It is estimated that a multiplier effect of at least \$25 million is generated locally, and the industry creates an estimated 100,000 person-days of employment annually as a result of the production and cleaning of special crops in western Canada.

If pulse crops and canary seed are not included in the new legislation, it is only a question of time for the demise of the industry in Saskatchewan, since more than 95% of the pulse crops and canary seed must be shipped to the export market and compete with subsidized freight on other grains produced on the same acreages.

## [Traduction]

cependant, le coût du transport des lentilles s'élèvera à \$111.02 la tonne, soit un écart de 83.81 la tonne.

Comme vous pouvez le voir, messieurs, ces augmentations des coûts sont très importantes et, même en vertu du projet de loi actuel, les cultures spéciales auraient à surmonter un sérieux handicap. En réalité, la situation ne peut que s'aggraver.

Voici quelques données au sujet des cultures spéciales. En 1982, plus de 4,000 fermiers se sont adonné à ces cultures en Saskatchewan. Des 1.12 millions d'acres affectées aux cultures spéciales, un plus grand nombre d'acres ont été affectées aux plantes légumineuses et au millet qu'au triticale ou au tournesol qui sont maintenant compris dans la nouvelle loi.

Quatrièmement, les fermiers retirent plus d'avantages de la rotation des cultures lorsqu'il s'agit de plantes légumineuses que de toute autre culture spéciale puisqu'elle permet aux fermiers d'augmenter leur revenu en accroissant la superficie des terres qui peuvent être cultivées à chaque année. L'importance des propriétés de fixation de l'azote des cultures de plantes légumineuses est bien connue et permettent aux fermiers de réduire leurs coûts.

Cinquièmement, une mise en jachère réduite pendant l'été fait disparaître un grand nombre des problèmes reliés à l'érosion des sols et permet aux cultures de plantes légumineuses d'accroître la rentabilité de l'agriculture dans l'Ouest du Canada.

Actuellement, il en coûte \$10 à \$30 la tonne de plus aux fermiers de la Saskatchewan, par rapport à ceux du Manitoba pour expédier leurs produits vers l'Est. Cet écart représente entre deux et six fois le taux du Nid-de-Corbeau et un désavantage de \$17 la tonne aux producteurs de l'Alberta, pour le transport vers l'Ouest.

La Saskatchewan est la province la plus en mesure d'accroître sa production de cultures spéciales et, pourtant, les pertes de l'industrie agricole de cette province seraient très importantes si elle devait lutter contre des frais de transport subventionnés pour les autres récoltes et des frais d'expédition inférieurs de l'Alberta et du Manitoba, en raison de la proximité géographique de ces provinces avec les ports.

Sixièmement, en 1983, la valeur des cultures spéciales s'élevait à plus de 60 millions de dollars dans l'Ouest du Canada. Dans la plupart des cas, les cultures spéciales sont nettoyées et ensachées dans des petites usines de traitement situées à divers endroits dans l'Ouest du Canada et surtout, dans des communautés rurales. Ces activités regroupent quelque 250 conditionneurs. On estime que l'effet multiplicateur injecte au moins 25 millions de dollars dans l'économie locale et que la production et le nettoyage des cultures spéciales dans l'Ouest du Canada créent quelque 100,000 jours-personnes de travail annuellement.

Si les plantes légumineuses et le millet ne sont pas incorporés à la nouvelle loi, cette industrie est appelée à disparaître en Saskatchewan, puisque plus de 95 p. 100 des récoltes de plantes légumineuses et de millet doit être expédié vers les marchés d'exportation et concurrencer le transport subventionné des autres grains produits sur les mêmes superficies.

*[Text]*

Any remaining production in Canada will likely shift to the lower-cost regions in Alberta and Manitoba, where current high freight costs will magnify this disadvantage.

The sale of special crops to meet the export demand provides a valuable source of foreign exchange to the Canadian economy. Special crops expand the number of countries served by Canadian exports and provide an alternative market into countries not importing and consuming cereal grains. Domestic utilization of special crop products is also consistent with the policy of the federal government to replace foreign imports and leads to a self-sufficiency in all types of food production.

As to the cost to the treasury, the inclusion of all special crops in a revised freight network has been estimated at only an additional \$8 million to the federal Treasury. This figure is not large, when viewed in relation to the over-all \$650 million grain freight subsidy, and the \$25 million dollar value-added through processing of the crop. This investment would indicate a strong federal commitment to the growth and development of the special crop industry in western Canada. The direct cost savings for producers would also result in improved economics of production and further investment into supplies and services which are necessary for a strong, healthy, economy.

We therefore would recommend:

(a) that all pulse crops, lentils, field peas, dry beans and faba beans which are grown in western Canada, and canary seed, be named in statute as part of Bill C-155;

(b) that all processed products of pulse crops, bagged, cleaned and otherwise value-added, processed through purification and protein extraction techniques, and the by-products of pulse crops, be similarly protected by naming them in a statute through Bill C-155;

(c) that a representative from the special crops industry be included in future monitoring agencies to ensure railway performance, and that the same service and performance guarantees afforded the major grains be applied to special crops, so as to minimize demurrage and contractual defaults;

(d) that the same cost-plus formula in determining railway compensatory rates be applied to the movement of containerized freight, as applies to bulk shipments; that the containerized grain freight be included in determining the total average railway cost, rather than be specifically applied as a premium to individual shippers, thereby avoiding manipulation and erosion of benefits to the basic statutory rate;

*[Translation]*

Toute autre production de ces cultures au Canada sera vraisemblablement reprise dans certaines régions de l'Alberta et du Manitoba où les coûts sont moins élevés et où, par ailleurs, les frais de transport plus élevés viendront souligner ce désavantage.

La vente de ces cultures spéciales pour répondre à la demande d'exportation constitue une source importante de devises étrangères pour l'économie canadienne. Les cultures spéciales augmentent le marché des exportations canadiennes et constituent une autre ouverture dans les pays qui n'importent ni ne consomment de grains de céréales. La consommation des cultures spéciales au pays est également conforme à la politique du gouvernement fédéral visant à remplacer les produits importés et mène à l'autonomie en matière de production de tous les types d'aliments.

Il n'en coûterait qu'environ 8 millions de dollars de plus au gouvernement fédéral pour inclure toutes les cultures spéciales dans un système révisé de transport. Ce montant n'est pas élevé par rapport à la subvention globale de 650 millions de dollars au transport des grains et à la valeur ajoutée de 25 millions de dollars injectée lors du traitement de la récolte. Cet investissement ferait état d'un engagement ferme du gouvernement fédéral dans la croissance et le développement de l'industrie des cultures spéciales dans l'Ouest du Canada. Les économies directes réalisées par les producteurs auraient pour effet d'améliorer la rentabilité de la production et d'accroître les investissements dans les approvisionnements et services nécessaires à l'existence d'une économie saine et forte.

Par conséquent, nos recommandations sont les suivantes:

(a) que toutes les cultures de plantes légumineuses, de lentilles, de pois, de haricots secs et de fèves des marais cultivées dans l'Ouest du Canada ainsi que le millet, soient désignées dans le projet de loi C-155;

(b) que tous les produits transformés des récoltes de plantes légumineuses, ensachés, nettoyés ou possédant une quelconque valeur ajoutée, transformés au moyen des techniques de purification ou d'extraction des protéines ainsi que les sous-produits des cultures de plantes légumineuses soient également protégés en étant désignés dans le projet de loi C-155;

(c) qu'un représentant de l'industrie des cultures spéciales fasse partie des organismes de contrôle futur afin d'assurer que les compagnies de chemins de fer s'acquittent de leur travail et que les mêmes garanties de rendement et de services accordées aux principaux types de grains soient également valables dans le cas des cultures spéciales, de façon à minimiser les surestaries et les manquements aux contrats;

(d) que la même formule de coûts ajoutés utilisée pour déterminer les taux compensatoires versés aux chemins de fer soit appliquée au transport du fret conteneurisé tout comme aux expéditions de marchandises en vrac; que le fret de grains conteneurisé soit utilisé pour déterminer le coût moyen total aux compagnies de chemins de fer au lieu d'être utilisé uniquement à titre de prime aux expéditeurs individuels, ce qui aura pour effet d'éviter toute manipulation et érosion des bénéfices par rapport au taux statutaire de base;



[Texte]

(e) that the same cost-plus formula be used to determine ancillary charges on movement of containerized freight, so as to avoid manipulation of these charges such as drop-off fees, and out-of-line haul charges, and to ensure that these rates do not exceed acceptable inflationary guidelines and do not become loopholes for excessive additional costs. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Werner. We will go to questioning now, starting with Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to the representatives of Prairie Malt Ltd., is there anything in this bill, other than the difference in the application of the statutory rate vis-à-vis Thunder Bay and Vancouver, that you see as working against the enhancement of further development of export markets?

• 1830

Is that the primary problem you see in this bill? I know you have mentioned ancillary charges and things of that nature, which perhaps all add to it, but is there anything else in it that you see as particularly militating against the development of export potential?

**Mr. Huffman:** The bill has parity in it. If this is maintained, then everything is all right. As I said, we are concerned with the possibility that this might get lost as you try to accommodate other people. Because if we lost parity, then we would really be in trouble in the exports.

The other two things surround, as you said, Vancouver. One is the ability to go on the Crow rate, to be able to go on the Crow rate to Vancouver and then go by land down into the western United States market. The other one is to go on the Crow rate to Vancouver, put it in containers and then put the containers on the ship in Seattle. Go by land from Vancouver to Seattle.

I believe that covers it.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** We have had other representations on behalf of the malting industry. One of the recommendations was that malting plants which are located on the Prairies should be licensed as process elevators and to take delivery of malt barley direct from producers, thereby reducing that handling fee. I do not see that mentioned in your brief. If it is, I...

**Mr. Huffman:** Mr. Chairman, I am surprised at that because we are already licensed as a processor elevator.

[Traduction]

(e) que la même formule de coûts ajoutés soit utilisée pour établir les frais accessoires relatifs au mouvement du fret conteneurisé, de façon à éviter toute manipulation de ces frais comme les frais de déchargement et les frais de transport à l'extérieur des embranchements et pour garantir que ces taux ne dépassent pas des limites acceptables en matière d'inflation et ne deviennent pas des échappatoires permettant de justifier des coûts additionnels excessifs. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Werner. Nous allons maintenant passer à la période de questions, en commençant par M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'adresse ma question aux représentants de la *Prairie Malt Ltd.*; à votre avis, existe-t-il un autre élément du projet de loi, exception faite de la différence au niveau de l'application du taux statutaire pour Thunder Bay et Vancouver, qui vous semble aller à l'encontre d'un nouvel élargissement des marchés d'exportation?

Est-ce le problème essentiel que vous voyez dans ce projet de loi? Je sais que vous avez mentionné des frais auxiliaires et des choses de cette nature, qui s'ajouteront peut-être à cela, mais y a-t-il quelque chose d'autre qui vous semble militer particulièrement contre les progrès du potentiel en exportation?

**M. Huffman:** Le projet de loi porte en lui une certaine parité. Si cela est maintenu, alors tout va bien. Comme je l'ai dit, nous craignons que cela soit perdu à mesure que l'on essaie d'accommoder d'autres personnes. Car si nous perdons la parité, alors nous aurons vraiment des problèmes en ce qui concerne les exportations.

Comme vous l'avez mentionné, les deux autres choses tournent autour de Vancouver. La première comprend la possibilité d'utiliser le tarif du Nid-de-Corbeau, de pouvoir aller jusqu'à Vancouver selon le tarif du Nid-de-Corbeau et ensuite d'aller par voies terrestres jusque vers les marchés de l'Ouest des États-Unis. La deuxième possibilité consiste à envoyer le produit à Vancouver au tarif du Nid-de-Corbeau, à mettre ce produit dans des conteneurs et ensuite à mettre ces conteneurs dans un bateau à Seattle. Dans ce cas, on emprunte la voie terrestre de Vancouver à Seattle.

Je pense que cela couvre tout.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Nous avons eu d'autres représentations au nom de l'industrie du malt. L'une des recommandations était que les usines de malt qui se trouvaient dans les Prairies devaient avoir un permis comme éleveurs de conditionnement et qu'elles devraient prendre livraison de l'orge de malt directement des producteurs, ce qui réduit ainsi les droits de manutention. Je n'ai pas vu cela mentionné dans votre mémoire. S'il l'est, je...

**M. Huffman:** Monsieur le président, je suis surpris de cela car nous avons déjà un permis comme éleveurs de conditionnement.

[Text]

**Mr. Mazankowski:** But a fee is still charged. Is that not correct?

**Mr. Huffman:** No, we cannot charge a fee.

**Mr. Mazankowski:** The Government of Manitoba made quite an issue of this. I think—I may be corrected on this, but we think Dominion Malt also made reference to that as well. That was one of the specific recommendations that the Government of Manitoba presented to us. I will quote it:

... malting plants located on the Prairies be licensed as process elevators and be free to take delivery of malting barley direct from producers as well as from primary elevators.

The implication was that it would reduce that handling fee and thereby enhance the competitive position of Canadian maltsters.

**Mr. Huffman:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** You do not see that as a problem then, eh?

**Mr. Huffman:** Well, we applied four years ago to become a process elevator and we were accepted. We have been licensed for about three years. We in fact are taking in about 3% to 4% direct deliveries from the farmer.

I believe—I am not sure of this, but I knew that Canada Malting in Calgary were going to do the same. Whether they have actually done it or not, I am not sure.

**Mr. Mazankowski:** I see. I thank you for that clarification.

My final question is with respect to the ancillary charges. Here again, the Dominion Malt people, again supported by the Government of Manitoba, called for the total elimination of stop-off charges. You are not asking for that. You are asking that they be assessed on a basis that would be arrived at by CTC. Am I correct in assuming that?

**Mr. Huffman:** Almost. We are asking that increases in it be calculated on the same basis as increases in the statutory rate. In other words, it should be considered a statutory rate.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Huffman a few questions about the export problem.

According to your brief, you went before the CTC to seek clarification of what "export" meant.

**Mr. Huffman:** Yes, sir.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could you indicate to me what the problem actually was? As I understand it, the railways denied that if you shipped a product to the United States, it was an export from Canada.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Mais des droits sont encore facturés. Est-ce vrai?

**M. Huffman:** Non, nous ne pouvons faire payer de droits.

**M. Mazankowski:** Le gouvernement du Manitoba en a fait tout un problème. Je pense, on peut me corriger sur ce point, mais nous pensons que *Dominion Malt* a également fait des références à ce sujet. Cela était l'une des recommandations bien précises que le gouvernement du Manitoba nous a présentées. Je vais la citer:

... que les usines de malt qui se trouvent dans les Prairies aient un permis d'élevateurs de conditionnement et soient libres de prendre livraison de l'orge de malt directement des producteurs ainsi que des élevateurs primaires.

On estimait que cela aurait pour effet de réduire les droits de manutention et d'améliorer ainsi la position concurrentielle des fabricants de malt au Canada.

**M. Huffman:** Oui.

**M. Mazankowski:** Vous ne voyez pas cela comme un problème, n'est-ce pas?

**M. Huffman:** Eh bien, nous avons fait une demande il y a quatre ans afin de devenir élevateurs de conditionnement et nous avons été acceptés. Cela fait environ trois ans que nous avons notre permis. En fait, nous prenons environ 3 à 4 p. 100 de livraisons directes en provenance des agriculteurs.

Je crois, je ne suis pas sûr de cela, mais je savais que *Canada Malting* de Calgary allait faire la même chose. Que cette compagnie l'ait fait vraiment ou non, je n'en suis pas sûr.

**M. Mazankowski:** Je vois. Je vous remercie de cet éclaircissement.

Ma dernière question porte sur les frais auxiliaires. Là encore, les gens de *Dominion Malt* appuyés de nouveau par le gouvernement du Manitoba, ont demandé l'élimination totale des frais d'arrêt. Vous ne demandez pas cela. Vous demandez que ces frais soient évalués sur une base proposée par la CCT. Ai-je raison de dire cela?

**M. Huffman:** Presque. Nous demandons que les augmentations soient calculées sur la même base que les augmentations du taux statutaire. En d'autres termes, ce taux devrait être considéré un taux statutaire.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Huffman quelques questions au sujet du problème des exportations.

Selon votre mémoire, vous avez comparu devant la CCT afin de demander des éclaircissements sur ce que signifiait le terme «exportation».

**M. Huffman:** Oui, monsieur.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pouvez-vous me dire exactement en quoi consistait le problème? Si j'ai bien compris, les chemins de fer ne reconnaissent pas qu'il y a



[Texte]

**Mr. Huffman:** That is correct. It is fairly complicated. If you want, I will go through it.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You are making a recommendation to try and clarify this, so I think we had better have it clarified here.

**Mr. Huffman:** All right.

They interpret the existing legislation to mean that to be eligible for the Crow rate, you have to ship the product to a Canadian port and actually put it on a vessel and ship it out by water to export. That is "export."

We contend that if we ship the product to Vancouver and put it into a container depot there, it is containerized, we get an ocean bill of lading at that point and it is, essentially, shipped. It is "export."

In many cases, the ocean lines will choose one way or the other, whichever is the cheapest for them: either to put it on a ship in Vancouver or, if they have only got a small amount to go on that ship, rather than run the ship all the way from Seattle to Vancouver they will choose to put it on a railway line or put it on a truck and take it to Seattle and put it on a ship in Seattle. The railways claim that this is not export. It did not come under the interpretation of "export," it did not go out of a Canadian port by water.

However, there is nothing in the legislation that says that, and it is that interpretation that was in question and why we went before the CTC.

Now you see, this is a very large business. Almost half of the container goods that go out through western Canada do not go through Vancouver. They go to Vancouver, to a container depot in Vancouver, and then are taken by land down to Seattle. Coming back the other way, they are landed in Seattle, go up to the container depot and either are de-stuffed or further taken inland for de-stuffing inland. In fact, the railways have a very large yard there for doing just that. They are part and parcel of the whole movement.

But these commodities, they are charged the same rate. Whether they go to Vancouver for stuffing and then down to Seattle or back, they are all charged the same rate. But we being on the Crow, the railways grab hold of an interpretation and tell us that, no, we cannot do that.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The decision of the CTC was in your favour?

**Mr. Huffman:** Yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Is that decision being appealed by the railways?

[Traduction]

exportation du Canada si vous expédiez un produit aux États-Unis.

**M. Huffman:** C'est vrai. C'est assez compliqué. Si vous voulez, je peux l'expliquer.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous faites une recommandation afin que ce point soit clarifié, alors je pense qu'il vaut mieux que nous le clarifions ici.

**M. Huffman:** Très bien.

La façon dont ils interprètent la loi actuelle, c'est que, pour être admissible au tarif du Nid-de-Corbeau, il faut expédier le produit vers un port canadien, le mettre à bord d'un bateau et l'expédier par voie maritime pour l'exportation. C'est ce qu'ils entendent par «exportation».

Nous soutenons que, si nous expédions le produit à Vancouver et que nous le mettons dans un dépôt de conteneurs là-bas, il est conteneurisé, nous obtenons un connaissance à ce moment-là et il est, essentiellement, expédié. Il s'agit «d'exportation».

Dans bien des cas, les lignes maritimes vont choisir un type d'expédition ou l'autre, celui qui leur revient meilleur marché: Soit mettre le produit à bord d'un bateau à Vancouver ou, si les compagnies n'ont pas une assez grosse cargaison pour ce bateau, plutôt que d'envoyer le bateau de Seattle à Vancouver, elles vont choisir d'expédier le produit par chemins de fer ou par camion et de le mettre à bord d'un bateau à Seattle. La compagnie de chemins de fer prétend qu'il ne s'agit pas alors d'exportation. Cette opération n'entre pas dans la catégorie de ce que l'on interprète comme «exportation», car le produit n'a pas quitté un port canadien par voie maritime.

Toutefois, il n'y a rien dans la loi qui indique cela; cette interprétation a été mise en doute et c'est la raison pour laquelle nous sommes allés devant la CCT.

Vous savez, il s'agit d'une très grosse affaire. Presque la moitié des produits en conteneurs qui quittent l'Ouest canadien ne partent pas de Vancouver. Ils vont à Vancouver, dans un dépôt de conteneurs à Vancouver, puis ils sont transportés par voie terrestre jusqu'à Seattle. Au retour, ils débarquent à Seattle, vont jusqu'au dépôt de conteneurs et sont soit déchargés, soit transportés vers l'intérieur pour le déchargement. En fait, les compagnies de chemins de fer ont un très grand dépôt là-bas uniquement pour cette raison. Cela fait partie intégrante de tout le mouvement.

Mais pour toutes ces facilités, le tarif est le même. Que les produits aillent à Vancouver pour le chargement ou qu'ils y aient un aller ou un retour de Seattle, ils sont tous facturés au même tarif. Mais comme nous fonctionnons selon le tarif du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer s'en tiennent à une interprétation, elles disent que, non, nous ne pouvons faire cela.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** La CCT s'est prononcée en votre faveur?

**M. Huffman:** Oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Est-ce que la compagnie de chemins de fer a fait appel à cette décision?

## [Text]

**Mr. Huffman:** Yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** To what court?

**Mr. Huffman:** Could you help me here?

**Mr. Marshall Rothstein (Delegate, Prairie Malt Ltd.):** Mr. Reid, it is being appealed to the Federal Court of Appeal. The railways sought leave and they received leave to appeal, and presumably the appeal will go forward in the fall.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** What you are asking, therefore, is a change in the law by defining "export" as an export out of Canada. That would circumvent the legal proceedings that you are now going through.

**Mr. Rothstein:** We hope that we are not asking for a change in the law, only a clarification.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Why was it, Mr. Rothstein, that nobody challenged the railway interpretation of an export to the United States not being an export of Canada until your clients decided to undertake this proposition?

**Mr. Rothstein:** I cannot speak for all the history since 1925, Mr. Reid. I can tell you that when shippers go to the railways and the railways tell them that they cannot have a certain rate, that is like being told exactly what the law is. Railways speak with a great deal of authority, and many shippers simply accept that and either do not have the money or the time or the incentive, perhaps, to take the railways to court.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, I think Prairie Malt's management and board of directors are to be congratulated on challenging the railways on some of their interpretations. I wish more people would do that. Very often we do not challenge them.

**Mr. Rothstein:** We would appreciate your intervention in our favour before the Federal Court, Mr. Reid!

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I would be delighted.

**The Chairman:** Do you want to quit now, Mr. Reid?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I think I should stop while I am ahead! Thank you.

• 1840

**The Chairman:** Mr. Althouse, please.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

Perhaps I will go to the people from Prairie Malt first to get a couple of clarifications. You do have stopoff charges which you have been objecting to, and I think that has been the story that we have heard from other maltsters. I do not know if you have had the opportunity to look at some of the briefs that the

## [Translation]

**M. Huffman:** Oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Devant quel tribunal?

**M. Huffman:** Pouvez-vous m'aider sur ce point?

**M. Marshall Rothstein (délégué, Prairie Malt Ltd.):** Monsieur Reid, il s'agit de la Cour d'appel fédérale. Les compagnies de chemins de fer ont demandé l'autorisation de faire appel et elles l'ont obtenue; probablement, la cause sera entendue à l'automne.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce que vous demandez donc, c'est une modification de la loi définissant le terme «exportation» comme une exportation en dehors du Canada. Cela aurait pour effet de tourner les complications judiciaires que vous avez en ce moment.

**M. Rothstein:** Nous espérons que nous ne demandons pas une modification de la loi, seulement une clarification.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Comment se fait-il, monsieur Rothstein, que personne n'ait jamais contesté l'interprétation des chemins de fer voulant qu'une exportation vers les États-Unis ne soit pas une exportation du Canada jusqu'à ce que vos clients aient décidé de prendre en main cette question?

**M. Rothstein:** Je ne peux donner toute l'historique depuis 1925, monsieur Reid. Je peux vous dire que lorsque les expéditeurs s'adressent aux compagnies de chemins de fer et que ces compagnies leur disent qu'ils ne peuvent obtenir un certain tarif, c'est comme si on leur disait exactement ce qu'est la loi. Les compagnies de chemins de fer parlent avec beaucoup d'autorité et de nombreux expéditeurs acceptent tout simplement cela car ils n'ont peut-être ni l'argent, ni le temps, ni même l'envie d'intenter des poursuites contre les compagnies de chemins de fer.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Eh bien, je pense qu'il faut féliciter la direction et le conseil d'administration de *Prairie Malt* du défi lancé aux compagnies de chemins de fer quant à quelques-unes de leurs interprétations. Je souhaiterais que bien plus de gens fassent cela. Très souvent, il n'y a aucune contestation.

**M. Rothstein:** Nous vous serions reconnaissant d'intervenir en notre faveur devant la Cour fédérale, monsieur Reid!

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'en serais ravi.

**Le président:** Voulez-vous arrêter maintenant, monsieur Reid?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je pense que je devrais m'arrêter pendant que j'ai encore le temps! Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Althouse, s'il vous plaît.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

Je ferai peut-être appel d'abord aux gens de Prairie Malt afin d'obtenir quelques éclaircissements. Vous vous opposez aux frais d'escale et je crois que nous avons entendu la même opposition de la part d'autres malteurs. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de lire les mémoires présentés par d'autres



[Texte]

other maltsters have presented to this committee, but one at least that we heard in Winnipeg suggested that loss of the Crow rate would make them less competitive in offshore markets, largely, I guess, because of their location a long way from the potential market. Is that the case with Prairie Malt? Do you see any problem with the rate itself, or is the rate irrelevant as long as there is no variation between the malt and the grain, as you have said in your brief?

**The Chairman:** Mr. Huffman.

**Mr. Huffman:** Yes, sir. It is our contention that the rate is irrelevant as long as we have parity.

**Mr. Althouse:** So what you pay extra for the malt you buy the barley less because of the difference in rate is essentially what you are saying.

**Mr. Huffman:** That is right, yes. That is the position we take. There is no subsidy to the malt companies; it is a form of compensation or restitution.

**Mr. Althouse:** I am not sure if we are talking about the same restitution here, but the brief presented to us in Winnipeg talked about having to pay the local freight rate on barley at the time of receipt. It came in on the compensatory rate, if you like; there was a stopover charge which you know about; and then it went out on the Crow because that was the longest shipment back out to the coast. There was a refund procedure set up where the difference between the first rate and the Crow rate was held by the railways for several months. In their case it happens to run about three or four months because of inventory problems that they have in computing the rate. Do you have a similar kind of problem? Theirs sometimes results in as much as 800,000 being held by the railways, which they figure is a loss to them of \$40,000 or \$50,000. Do you have that kind of situation as well?

**Mr. Huffman:** I will ask Mr. Schreiber to answer that question.

**The Chairman:** Mr. Schreiber.

**Mr. Schreiber (Traffic Manager, Prairie Malt Limited):** No, we do not really have that problem because we . . .

**Mr. Althouse:** You are located in the area? Is that right?

**Mr. Schreiber:** Well, we are getting movements from both directions, and I think what Dominion were referring to in Winnipeg is that most of the movements come from one direction and they can only use it going on a straight line in the other direction. So they had to hold them quite a while. Because we are in the centre and we are drawing from both directions, I would say probably about a month; and then, of course, our volumes are less than theirs are, as well.

[Traduction]

maltteurs, mais au moins un d'entre eux, présenté à Winnipeg, mentionne que l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau diminuerait leur compétitivité sur les marchés côtiers, principalement, je crois, parce qu'ils sont situés très loin des marchés éventuels. Est-ce que Prairie Malt se trouve dans la même situation? Considérez-vous que le taux lui-même constitue un problème ou le taux a-t-il peu d'importance pourvu qu'il n'existe aucune différence entre le malt et les grains, comme vous le dites dans votre mémoire?

**Le président:** Monsieur Huffman.

**M. Huffman:** Exactement, monsieur; à notre avis, le taux a peu d'importance pourvu que nous obtenions la parité.

**M. Althouse:** Ce que vous dites, en somme, c'est que le montant supplémentaire que vous payez pour le malt, vous le récupérez en payant moins pour l'orge à cause des différences de taux.

**M. Huffman:** C'est exact, oui. Voilà notre position. Les compagnies de maltage ne reçoivent aucune subvention, mais plutôt une certaine forme de compensation ou de remboursement.

**M. Althouse:** Je ne suis pas persuadé que nous parlons du même genre de remboursement, mais le mémoire soumis au Comité à Winnipeg parlait de la nécessité de payer le tarif de transport local pour l'orge, dès le moment de la réception. Les céréales arrivaient en vertu d'un tarif compensatoire si vous voulez, la compagnie devait payer des frais d'escale, que vous connaissez, puis les livraisons étaient faites en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, car il s'agissait de la plus grande distance à couvrir, soit jusqu'à la côte. Une procédure de remboursement permet aux compagnies de chemins de fer de retenir pendant plusieurs mois la différence entre le premier tarif et le tarif du Nid-de-Corbeau. Dans le cas de cette compagnie de Winnipeg, précisément, cette période est de 3 à 4 mois à cause de problèmes d'inventaire qu'elle doit résoudre lors du calcul des taux. Rencontrez-vous ce genre de difficultés aussi? Dans le cas de cette compagnie, des sommes allant jusqu'à 800,000 dollars sont parfois retenues par les compagnies de chemins de fer, ce qui représente une perte de 40,000 à 50,000 dollars. Devez-vous aussi faire face à une telle situation?

**M. Huffman:** Je demanderai à M. Schreiber de répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Schreiber.

**M. Schreiber (gestionnaire du trafic, Prairie Malt Limited):** Non, nous ne rencontrons pas vraiment cette difficulté parce que . . .

**M. Althouse:** Vous êtes aussi situés dans la même région, n'est-ce pas?

**M. Schreiber:** Et bien, nous recevons des livraisons dans deux directions et je crois que ce que Dominion mentionnait, dans son mémoire, à Winnipeg, c'est que la plupart de ses livraisons viennent d'une seule direction; elle peut donc utiliser les trains uniquement si les livraisons se poursuivent en droite ligne, dans l'autre direction. Par conséquent, les denrées sont retenues pendant de longues périodes. Étant donné que nous sommes au centre et que nous recevons des produits de toutes

[Text]

**Mr. Althouse:** Is there any difficulty assigning the malt that you move from Vancouver to Seattle on the U.S. side? Do they simply allow it to be sealed in Canada and transshipped on any ship? The thing I am worried about is it is not considered to be U.S. product because it goes through there, and you can ship it on other than U.S. bottoms, I take it, because it is sealed?

**Mr. Huffman:** That is correct. It goes in bond and there is no problem.

**Mr. Althouse:** So you avoid the Jones Act by it being bonded then?

Could I have a short question to Mr. Werner and his colleague, Mr. Chairman?

You stated that the cost of putting current production of pulse crops and canary seed under the Crow would not be more than about \$8 million per year to make up the subsidy difference and in return the country gets some \$60 million of added value in sales. Is there currently any effort to switch those sales and switch that production from one provincial jurisdiction to another by way of some assistance by way of subsidy in one province versus another, or are the provinces not providing any freight rebates or freight incentives by way of attempting to increase the experimentation with these crops in their areas?

**Mr. Werner:** I am not aware of any provincial assistance by any of the provinces at present.

**Mr. Althouse:** Does the same apply for processing subsidies? You are not aware of any processing subsidy at this point in time in pulse or canary seed?

**Mr. Werner:** Not in those particular crops; but, as you are probably aware, there were subsidies in Alberta for shipping canola meal and some other special crops, but not pulse crops.

**Mr. Althouse:** So at the moment you are saying that the size of the business has not attracted the attention of provincial government subsidies and it could very rationally start out on an even basis if the federal government would move on this recommendation?

**Mr. Werner:** Yes. I think it should be pointed out that the Province of Alberta is so much closer to the Port of Vancouver that logically producers in that province will have an advantage over producers in Saskatchewan, whereas if a subsidized rate exists, such as the current Crow rate, the differential between the Crow rate in Saskatchewan versus the Crow rate in Alberta is very small relative to the differential in actual cost of producing in Saskatchewan and shipping, and producing and shipping out of Alberta.

[Translation]

les directions, je dirais que la période est d'environ un mois dans notre cas et, autre facteur très important, bien sûr, le volume de céréales traitées chez nous est largement inférieur au leur.

**M. Althouse:** Avez-vous du mal à assigner le malt expédié de Vancouver à Seattle aux États-Unis? Permettez-vous que les contenants soient scellés au Canada et transbordés vers n'importe quel navire? Je me demande en fait si ce produit n'est pas considéré comme américain parce qu'il passe aux États-Unis. De plus, pouvez-vous expédier ces produits sur n'importe quel bateau, simplement parce qu'ils sont scellés?

**M. Huffman:** Oui. Ces produits sont entreposés en douane et nous n'avons aucune difficulté à ce sujet.

**M. Althouse:** Donc, vous vous soustrayez à la Loi Jones parce que ces produits sont entreposés en douane?

Pourrais-je poser une courte question à M. Werner et à son collègue, monsieur le président?

Vous avez déclaré que le coût d'application du tarif du Nid-de-Corbeau à la production actuelle de légumineuses et de grains de millet ne s'élèverait pas à plus de 8 millions par année, ce qui compense la différence de subvention, et qu'en retour le pays obtiendrait quelque 60 millions de dollars de valeur additionnelle en ventes. Est-ce que quelqu'un s'efforce actuellement de faire passer ces ventes et cette production d'une juridiction provinciale à une autre en garantissant une certaine forme d'aide, en donnant des subventions dans une province et non dans l'autre; ou les provinces ne sont-elles pas intéressées et refusent-elles d'accorder des rabais sur le transport, de fixer des taux incitatifs pour essayer d'augmenter l'expérimentation dans ces domaines sur leurs territoires?

**M. Werner:** À ma connaissance, aucune province n'accorde une aide quelconque pour le moment.

**M. Althouse:** Est-ce que cette remarque s'applique aussi aux subventions au traitement? À votre connaissance, existe-t-il des subventions au traitement à l'heure actuelle dans le domaine des légumineuses ou des grains de millet?

**M. Werner:** Non, pas en ce qui concerne ces cultures en particulier; mais, comme vous le savez probablement, l'Alberta donne des subventions pour la livraison de farine de canola et pour certaines autres cultures spéciales sauf les légumineuses.

**M. Althouse:** Vous dites donc que, pour le moment, la dimension de cette entreprise n'a pas attiré l'attention des gouvernements provinciaux, que vous n'avez par conséquent pas reçu de subventions et que celles-ci pourraient fort bien vous être attribuées régulièrement si le gouvernement fédéral voulait accueillir favorablement cette recommandation?

**M. Werner:** Voilà. Je crois qu'il faut remarquer que l'Alberta est située tellement près du port de Vancouver que, logiquement, les producteurs de cette province seront privilégiés par rapport aux producteurs de la Saskatchewan tandis que, si on adopte un tarif de transport assorti d'une subvention, comme le tarif du Nid-de-Corbeau actuel, la différence entre ce tarif en Saskatchewan et en Alberta sera très petite comparativement à la différence entre les coûts réels de production et de livraison en Saskatchewan et en Alberta.



[*Texte*]

**Mr. Althouse:** So there is an advantage there just because of distance?

**Mr. Werner:** Right.

**Mr. Althouse:** One last technical question. You recommend in your brief that containerized rates should be held the same as Crow. Does the containerized rate include any loading or unloading charges, or is the shipper of the container responsible for loading and unloading them on the flatcar? I am concerned to make certain that we are indeed dealing with equal services in each case.

**Mr. Werner:** We are not suggesting that the Crow rate apply to the movement of containers that would include a pick-up and a drop-off charge. We are certainly suggesting that if the railways are providing that service there should be a specific charge but that charge should be determined in the legislation and then inflationary increases as per some formula that applies to other increases be applied so the railways do not have the opportunity to simply charge whatever they like for providing those special services.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse. Mr. McKnight, five minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Just to go back on the gathering of barley at Prairie Malt, you mentioned that you are receiving from both directions and shipping out both directions. What percentage of your receipts would come from within the Province of Saskatchewan?

**The Chairman:** Mr. Huffman.

**Mr. Huffman:** Mr. McKnight, this depends on the crop year. If we have a good year in Saskatchewan, of course about 99% will come from Saskatchewan; if we have a poor year . . . I remember a few years ago we had a bit of a drought and we probably were down to something in the 80s that was coming from Saskatchewan. We had to bring some over from Alberta.

• 1850

**Mr. McKnight:** If a producer takes a semi and has an allotment of 2,000 bushels, or 2,400, or whatever the car lot would be, and it is trucked let us say from Rosetown direct—correct me if I am wrong—a lot is trucked from primary elevators. It is taken by the elevator company in the country system and then put on truck and trucked to Prairie Malt at Biggar. Am I correct?

**Mr. Huffman:** Do you want me to go through the variations there?

[*Traduction*]

**M. Althouse:** Donc, une province profite d'un avantage, simplement à cause de la distance?

**M. Werner:** C'est exact.

**M. Althouse:** Une dernière question technique. Dans votre mémoire, vous recommandez que les coûts du transport par conteneurs soient maintenus équivalents au tarif du Nid-de-Corbeau. Ces tarifs de transport par conteneurs incluent-ils le chargement et le déchargement ou l'expéditeur du conteneur doit-il supporter les coûts de chargement et de déchargement sur les wagons plate-forme? Je voudrais m'assurer que nous traitons effectivement de services équivalents dans les deux cas.

**M. Werner:** Nous ne proposons pas d'appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau au transport des conteneurs lorsque, à ce transport, s'ajoutent des frais de livraison à quai et de ramassage. Nous croyons certainement que, si les compagnies de chemins de fer assurent ce service, elles doivent être payées pour le faire, mais les coûts associés à ce service doivent être établis par la loi et soumis aux indexations selon la même formule que celle utilisée pour d'autres formes d'augmentations de sorte que les compagnies de chemins de fer ne puissent pas exiger un prix arbitraire, fixé selon leur fantaisie, pour fournir ces services spéciaux.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Althouse. Nous donnerons maintenant la parole à M. McKnight; vous avez cinq minutes.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur les arrivages d'orge à Prairie Malt; vous avez mentionné que vous recevez de l'orge de deux directions et que vous en faites aussi la livraison dans les deux directions. Quel pourcentage de vos arrivages provient de l'intérieur de la Saskatchewan?

**Le président:** Monsieur Huffman.

**M. Huffman:** Cela varie, monsieur McKnight, selon l'année de récolte. Si l'année est bonne en Saskatchewan, il est bien évident que 99 p. 100 de nos arrivages proviennent de la Saskatchewan. Si l'année est médiocre . . . Je me souviens, il y a quelques années, nous avons subi une sécheresse; le pourcentage a probablement baissé jusqu'à 80 p. 100 quant aux arrivages provenant de la Saskatchewan. Il nous a fallu alors recevoir des céréales provenant de l'Alberta.

**M. McKnight:** Si un producteur loue une semi-remorque, qu'il a droit à 2,000 boisseaux, à 2,400 ou à toute autre capacité quelconque et qu'il expédie des céréales par camions, disons depuis Rosetown directement, corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois qu'une bonne partie des céréales est expédiée par camions à partir des silos locaux, la compagnie d'élevateur assure-t-elle le mouvement de ces céréales grâce au système régional pour les placer ensuite dans des camions et les expédier à Prairie Malt via Biggar?

**M. Huffman:** Aimerez-vous que j'explique les variations que l'on rencontre dans ce domaine?

[Text]

**Mr. McKnight:** Could you just explain to me and the committee the effect of the Crow on the handling of something that does not move by rail, period—what the producer pays as his barley is accepted by Pioneer? That is a bad example. They in turn have it trucked to Biggar. What does the producer pay, and how does the Crow Rate come into play?

**Mr. Huffman:** For the producer it is about the same thing. He takes his farm truck to the country elevator and pays the country elevator charges—the normal. At that point, if we are going to bring it in by rail it is put into a rail car and comes to us. If it is going overseas for malting barley to say China, the Wheat Board would sell it for a bit there, it would go on the rail car. If it comes to us, we call up one of our truckers, like Biggar Trucking—and Biggar depends a big part on our business. They go over and pick it up and bring it back and we pay the trucking. So to the farmer in that case it is the same thing.

**Mr. McKnight:** He pays the Crow and you pay the trucker. You deduct the Crow from his final return and then you pay the trucker. Am I correct?

**Mr. Huffman:** Yes. We are paying for the barley... You said Rosetown. If it is delivered in Rosetown, we pay the price at Thunder Bay—or Vancouver, which is the same price, the world price for barley—less the Crow rate to Rosetown. That is what we pay; then we pay the trucking from Rosetown in.

**Mr. McKnight:** I would just like to go back a few years to... My colleague says: No handling charges? No double handle?

**Mr. Huffman:** As I said, there is the handling charge, which is paid to the country elevator at Rosetown; they would pay, whichever way it is going. The other thing is, we were asked about being a country elevator. When we bring it in directly, we are not allowed to charge any handling; this is part of our licence, part of the deal. We pay the Biggar price; we pay the Thunder Bay price or the Vancouver price less the Crow Rate to Biggar; we charge nothing else.

**The Chairman:** This is your final question, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I will go back for a second to Can-Mar, Mr. Chairman.

I would just like to go back now to the Hall report again. Justice Hall made four recommendations on his commission regarding the malt industry:

[Translation]

**M. McKnight:** Pourriez-vous simplement expliquer, à l'intention du comité, les effets du tarif du Nid-de-Corbeau sur la manutention des denrées qui ne sont pas transportées par chemins de fer, dire quel montant le producteur doit payer si son orge est acceptée par Pioneer? Il s'agit là d'un mauvais exemple car ils doivent, à leur tour, expédier les céréales par camions jusqu'à Biggar. Dites-nous simplement ce que le producteur doit payer et quelles sont les répercussions du tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Huffman:** C'est à peu près équivalent pour le producteur. Il utilise son propre camion jusqu'à l'élévateur régional, puis paie les frais normaux d'utilisation de cet élévateur. À ce point, si nous faisons livrer le produit par chemin de fer, il est placé dans des wagons et nous est expédié. Si le produit doit être exporté outre-mer, disons vers la Chine, sous forme d'orge à malter, la Commission canadienne du blé le vend à bas prix là-bas et on l'expédie par wagons de chemin de fer. Si l'orge nous est destinée, nous faisons appel à l'une de nos compagnies de camionnage comme Biggar Trucking; Biggar dépend en grande partie de nous pour sa survie. Dans ce cas, Biggar ramasse l'orge et nous l'apporte et nous devons payer pour ce transport. Par conséquent, dans un cas semblable l'agriculteur ne voit aucune différence.

**M. McKnight:** Il paie le tarif du Nid-de-Corbeau et vous payez le camionnage. Vous déduisez le tarif du Nid-de-Corbeau de son revenu final puis vous payez la compagnie de camionnage. Est-ce exact?

**M. Huffman:** Oui. Nous payons pour l'orge... Vous avez dit Rosetown; si l'orge est livrée à Rosetown, nous payons le prix de Thunder Bay ou de Vancouver, ce qui est équivalent, c'est-à-dire le prix mondial pour l'orge, moins le tarif du Nid-de-Corbeau pour une livraison à Rosetown. Voilà le mode de paiement; nous devons par la suite payer le camionnage de Rosetown jusqu'à notre usine.

**M. McKnight:** J'aimerais revenir quelques années en arrière... Mon collègue a dit: aucun frais de manutention... aucune double manutention.

**M. Huffman:** Comme je l'ai déjà déclaré, on doit payer certains frais de manutention à la compagnie propriétaire du silo régional à Rosetown, et ce, peu importe dans quelle direction les céréales seront expédiées ensuite. On nous a aussi demandé qu'elle était la situation d'un élévateur régional. Lorsque nous recevons des céréales directement d'un producteur, on ne peut charger aucun frais de manutention, ceci fait partie de notre permis, c'est une règle du jeu. Nous payons le prix de Biggar et nous payons le prix de Thunder Bay ou de Vancouver, moins le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Biggar; nous ne demandons rien d'autre.

**Le président:** Ceci sera votre dernière question, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** J'aimerais revenir un instant à la compagnie Can-Mar, monsieur le président.

J'aimerais mentionner de nouveau le rapport Hall; le juge Hall a fait quatre recommandations à l'égard de l'industrie du maltage:



## [Texte]

That the malt industry be permitted to enjoy the natural geographical advantage of locating in the Prairie Canada; that the railway stow-off charge for storage and processing of grains be eliminated; that malting plants located on the prairies be licensed as process elevators and be free to take delivery of malting barley direct from producers . . . and that freight rates on malting barley continue on the statutory basis, and apply to both malting barley and barley malt.

This report is completely ignored in the legislation, with the exception of the processing. Do you see anything in the report and in Bill C-155 that resembles what Mr. Justice Hall recommended for the malting industry?

**Mr. Huffman:** I am having a little trouble. Could you read it to me again?

**Mr. McKnight:** I will not read it, I will just say to you: Do you think that your plant, being located in Saskatchewan, in malt barley country, enjoys the natural geographic advantage it should because of its location?

**Mr. Huffman:** Could you bear with me for a minute?

**The Chairman:** Did you solve the puzzle?

**Mr. Huffman:** I think so. Actually, of the four recommendations only number two is the one we do not have at the moment; this, of course, is a disadvantage. We would be better off if we had number two. The other disadvantage we have is the one I covered and which is not covered here; that is, because of the interpretation of the act we are restricted in what ports we can go to.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

I am not surprised you had trouble with that one; Mr. Benjamin was putting words in Mr. McKnight's mouth.

Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Quand j'étais professeur j'ai fait des exposés écoutés et appréciés sur le sujet de la ferme familiale. Depuis lors, je me retrouve devant un dilemme qui devient de jour en jour plus grand. Pourtant, durant les audiences ici, s'il y a consensus, il m'apparaît que c'est là-dessus, et c'est ce qui amène les intervenants à dire qu'on doit tenir au *Crow*. Mais j'ai posé la question, ici, quand j'étais dans un élévateur et que je le comparais à d'autres, et on nous a dit que tout était une affaire de cents et de piastres, et c'est ce qui faisait la différence quand un producteur choisissait un élévateur plutôt qu'un autre. Donc, d'une façon absolument claire, on nous jette un blâme ici parce qu'on nous dit: avec le projet de loi C-155, vous tentez et vous favorisez l'industrialisation de l'agriculture. Mais, si on parle d'exportation pour relancer l'économie de l'Ouest, et de compétitivité nécessaire sur les marchés interna-

## [Traduction]

L'industrie du maltage devrait pouvoir profiter d'un avantage géographique naturel en s'installant dans les Prairies; les frais d'escale pour entreposage et traitement des grains devraient être éliminés; les usines de maltage situées dans les Prairies devraient obtenir des permis de traitement et devraient pouvoir recevoir des livraisons d'orge à malter directement des producteurs; les coûts du transport de l'orge à malter devraient se maintenir, conformément aux règlements statutaires et s'appliquer à la fois à l'orge à malter et au malt d'orge.

La législation ne tient aucunement compte de ce rapport, à l'exception du commentaire qui porte sur le traitement. Pouvez-vous trouver un élément dans le présent rapport et dans le projet de loi C-155 qui ressemble aux recommandations du juge Hall à l'égard de l'industrie du maltage?

**M. Huffman:** Cela m'est difficile. Pourriez-vous le lire pour moi de nouveau?

**M. McKnight:** Je ne lirai pas ce rapport de nouveau, je vous poserai simplement une question: croyez-vous que votre usine, étant donné son emplacement en Saskatchewan, en plein coeur du pays de l'orge à malter, jouit des avantages géographiques naturels dont elle devrait profiter à cause de sa situation géographique?

**M. Huffman:** Pourriez-vous patienter une minute?

**Le président:** Avez-vous résolu l'énigme?

**M. Huffman:** Je crois que oui. En fait, de ces quatre recommandations, il nous manque uniquement la deuxième pour le moment et ceci représente bien sûr un désavantage. Notre position serait meilleure si on pouvait profiter de la mise en application de cette deuxième recommandation. L'autre inconvénient que nous devons subir, c'est celui dont je parle dans le mémoire, mais dont on n'a pas parlé ici, c'est-à-dire la restriction quant aux ports que nous pouvons utiliser, à cause de l'interprétation de la loi.

**Le président:** Merci monsieur McKnight.

Je ne suis aucunement surpris que vous ayez eu des difficultés à comprendre car M. Benjamin mettaient dans la bouche de M. McKnight des paroles qu'il n'avait pas prononcées.

Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

When I was a teacher, I made presentations on the subject of family farms which were highly appreciated and listened to. Since then, I have to face a dilemma which is growing day by day. However, during these hearings, if we achieve consensus, it seems to me that it will be on this subject; that is why all participants say we should maintain the *Crow*. I did ask the question here, when I was working in an elevator and I compared mine to others; I was told that it was only a question of dollars and cents, that economics made the difference when a producer chose one elevator instead of another. Therefore, it is very clear we are blamed because people tell us with this Bill C-155 that we are attempting to favour industrialization of agriculture. But, on the other hand, if we talk about exporting to revive the economy in western Canada and about the necessary competitive power on international markets, how

[Text]

tionaux, comment peut-on s'objecter à l'industrialisation de l'agriculture, et est-ce que c'est aussi unanime qu'on veut bien nous le laisser entendre? J'adresse ma question à M. Huffman.

**Mr. Huffman:** Mr. Tessier, were you asking whether there was anyone who was objecting to the expansion of agricultural processing in the west based upon expanded exports?

**Mr. Tessier:** I want to know if the consensus is as large as we hear. We hear about the fact that we refuse the industrialization of the agriculture, and I hear from you that you want to give your support to better competitiveness and so on, and I question the fact; is it the case that the consensus is only to protect the agriculture and the family farm and at this time we will have to forget the competitiveness and the export?

• 1900

**Mr. Huffman:** I believe it is a matter of numbers. There are certainly more people on the family farm than there are in the processors, and so you hear more from them. I believe these people want to see more processing on the Prairies, the same as we the processors do, because this provides for them new markets. For example, we put malt into markets where you could never sell malting barley because there are no malt plants. So we create new markets, and all of the producers that supply to us realize this and they are very happy to have us on the prairies.

On top of this, we pay a very large premium for malting barley over feed barley. So this also provides an advantage for them. I do not believe there is any conflict there, between providing assistance to the primary producer and providing assistance to the processors of agricultural products.

**The Chairman:** *Merci, M. Tessier.* Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, just one quick one to Mr. Werner. If we add peas, beans, lentils, as you suggest, to Schedule 1, will this not create new distortions?

**Mr. Werner:** Not at all. Really what we are saying is that all crops that can be produced on land designated for subsidy should have the opportunity of receiving equal benefit, and just as in Mr. Huffman's case—he is saying he wants to ensure that there is parity on the processing of barley—we are saying we want parity on different grains that can be grown on the same piece of land, so that farmers can make a rational decision as to which crop you are going to plant.

**Mr. Flis:** Then do we not run into the danger of getting the processors, the people that put the beans in the cans, they want cheaper freight rate for those; the ones who have converted the peas to pea soup want a cheaper freight; and where does it all end?

[Translation]

can we object to industrializing agriculture? Is this question obtaining unanimity as much as you pretend? I am addressing my question to Mr. Huffman.

**M. Huffman:** Monsieur Tessier, demandez-vous en fait si quelqu'un s'oppose à l'expansion du traitement agricole dans l'Ouest grâce à l'encouragement à l'exportation?

**M. Tessier:** J'aimerais savoir si le consensus à ce sujet est aussi réel qu'on le dit. On entend dire que nous boudons l'industrialisation de l'agriculture, et vous me dites que vous prônez une meilleure compétitivité, et ainsi de suite; aussi je me pose des questions; est-ce vrai qu'il y a accord général sur la question de protéger uniquement l'agriculture et la ferme familiale et d'oublier pour le moment la compétitivité et les exportations?

**M. Huffman:** Je crois que c'est une question de nombres. Les propriétaires de fermes familiales sont certainement plus nombreux que les conditionneurs, et partout vous entendez plus souvent leur point de vue. Je crois que ces personnes aimeraient bien qu'il y ait plus de conditionneurs dans les Prairies tout comme nous, les contionneurs, le souhaitons, parce que ceci ouvre la perspective de nouveaux marchés. Aussi, nous trouvons de nouveaux débouchés pour le malt là où vous n'avez jamais pu vendre l'orge de brasserie parce qu'il n'y avait pas d'usine de maltage. Nous créons donc de nouveaux marchés et tous les producteurs qui nous approvisionnent le constatent et sont très heureux de notre présence dans les Prairies.

De plus, nous payons l'orge de brasserie beaucoup plus cher que l'orge fourragère, ce qui représente un avantage de plus pour eux. Je ne crois donc pas qu'il y ait conflit, ici, entre fournir une aide aux producteurs de base et fournir une aide aux conditionneurs de produits agricoles.

**Le président:** *Merci, monsieur Tessier.* Monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, je n'aurais qu'une petite question à poser à M. Werner. Si, comme vous le suggérez, nous ajoutons à l'Annexe 1, les pois, les haricots et les lentilles, cela ne risque-t-il pas de créer de nouveaux déséquilibres?

**M. Werner:** Absolument pas. En fait, ce que nous disons c'est que tous les produits qui peuvent être cultivés sur des terres désignées aux fins de subventions devraient jouir des mêmes avantages et tout comme dans le cas de M. Huffman—il dit qu'il veut s'assurer qu'il y a parité en ce qui concerne le traitement de l'orge—nous vous disons que nous voulons la parité pour les différentes céréales qui peuvent être cultivées sur une même terre, de sorte que les cultivateurs puissent prendre des décisions raisonnées quant au genre de produits qu'ils y cultiveront.

**M. Flis:** Mais dans ce cas ne courons-nous pas le risque d'être obligés d'inclure les conditionneurs, ceux qui mettent les haricots dans les boîtes, ils veulent obtenir des taux de fret inférieurs pour ce produit; ceux qui transforment les pois en soupe aux pois veulent des taux de fret inférieurs; où tout cela nous mènera-t-il?



[Texte]

**Mr. Werner:** I think that is, sir, a problem that really the federal government has to deal with. We see this now on processed rape- seed products; we see it on processed barley products in this case; we see it in the case of wheat flour. I agree with you that there is a potential conflict, but at the grains level . . .

**Mr. Flis:** We are talking about exporting grains, and a lot of the grain is moving by rail. Looking at the Saskatchewan scene and the three crops I have mentioned, what percentage would go for export, and what percentage would be transported by truck as opposed to rail?

**Mr. Werner:** At least 95% or perhaps greater would go for export by rail. A large part of the special crops that are produced in western Canada are taken to a local processor which would clean it and bag it, and it would either be shipped in piggyback truck on a flat car to Montreal or Vancouver, and then stuffed into a container and then exported; alternatively, in some cases it would be stuffed into a container in western Canada and loaded onto a flat car. In some cases, it would be shipped bulk in piggyback and then stuffed into a bulk container; in other cases, it would be loaded into a hopper car and bulk loaded onto a vessel for export. But in almost all cases, the market for these products is offshore.

**Mr. Flis:** You know there is a provision in the bill, that through a simple order in council, new crops can be added if a good case is made for that particular product. Does that satisfy your company?

**Mr. Werner:** We would like to see that it be written in now, but we are aware that certain crops have been included, such as triticale, such as mustard seed, such as sunflowers, and from an agronomic point of view, to exclude pulse crops we suggest does not make sense. There are so many advantages; if you had to select and eliminate some crops, pulse crops would be the last thing you would eliminate because of the value they have in the crop rotation to allow farmers to increase their incomes. So we feel it is very important that they be included.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKnight has asked for another question or two.

**Mr. McKnight:** I would like to ask a couple of questions of Mr. Werner. You said about \$8 million additional cost to put the pulse and canary seed into the bill. The minister, I believe, or the department officials, told us it was \$2 million for the alfalfa and triticale and sunflower. I agree 100% with you; if I was making that choice myself, I would not have included those over and above yellow mustard and canary seed and lentils, but be that as it may, if those crops are not included . . . the pulse crops and canary seed—that land is going to be used to produce grain, and therefore the government is going to have to pay a portion of a subsidy for the movement of the wheat that is grown on land that would ordinarily be growing

[Traduction]

**M. Werner:** Je crois, monsieur, que c'est là un problème que le gouvernement fédéral devra régler. La question se pose pour les produits du colza traités, elle se pose dans le cas présent pour les produits de l'orge traités; elle se pose également pour la farine de blé. Je vous accorde qu'il y a risque de conflit, mais pour ce qui a trait aux céréales . . .

**M. Flis:** Nous parlons d'exportation de céréales et une grande partie des céréales est expédiée par chemins de fer. Si on considère pour la Saskatchewan, les trois récoltes que j'ai mentionnées, quel pourcentage pourrait être exporté, et quel pourcentage pourrait être transporté par camion plutôt que par chemins de fer?

**M. Werner:** Au moins 95 p. 100 ou même plus pourrait être exporté et transporté par chemins de fer. Une grande partie des récoltes spéciales produites dans l'Ouest du Canada sont confiées à une conditionneur local qui les nettoie, et les ensache, après quoi elles sont soit expédiées par wagon rail-route vers Montréal ou Vancouver pour être mises dans des conteneurs et exportées; ou encore, dans certains cas, mises dans des conteneurs dans l'Ouest du Canada et chargées sur wagons plats. Dans certains cas, elles sont expédiées en vrac par wagon rail-route pour être déposées ensuite en vrac dans un conteneur; dans d'autres cas, elles sont chargées sur wagons-trémies et expédiées à l'exportation par vraquiers. Mais dans la plupart des cas, le marché pour ces produits se trouve outremer.

**M. Flis:** Comme vous savez sans doute, il est prévu au projet de loi qu'il sera possible, par simple décret, d'ajouter de nouvelles récoltes sur recommandation dûment motivée d'inclure le produit en question. Cela satisfait-il votre société?

**M. Werner:** Nous aimerions que cela soit consigné dès maintenant, mais nous savons que certaines cultures ont été incluses comme le triticale, la graine de moutarde, le tournesol et, d'un strict point de vue agronomique, nous disons qu'exclure les légumineuses n'a pas de sens. Elles présentent tellement d'avantages; si vous deviez choisir d'éliminer certaines cultures, les légumineuses seraient les dernières à éliminer à cause de leur valeur pour l'assolement et du fait qu'elles permettent ainsi aux cultivateurs d'augmenter leurs revenus. Nous croyons donc qu'il est très important de les inclure.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. McKnight a dit qu'il aimerait poser une ou deux questions.

**M. McKnight:** J'aimerais poser quelques questions à M. Werner. Vous avez dit qu'il en coûterait environ 8 millions de dollars de plus pour inclure les légumineuses et le millet dans le projet de loi. Le ministre, je crois, ou les fonctionnaires du ministère, nous ont dit qu'il en coûterait 2 millions de dollars pour la luzerne, le triticale et le tournesol. Je suis entièrement d'accord avec vous; si j'avais à faire ce choix, je ne les aurais pas incluses de préférence à la graine de moutarde, au millet et aux lentilles, mais quoi qu'il en soit, si ces cultures ne sont pas incluses—à savoir les légumineuses et le millet—ces terres seront utilisées pour produire des céréales et, en conséquence, le gouvernement devra subventionner en partie le transport du

[Text]

lentils, canary seed, etc. Therefore, do you really think there is an additional cost to the government? The only reason producers are growing those crops is because of the return, number one, and the value in crop rotation, number two. So really, is there any additional cost, because will not those growers of pulse crops switch back to statutory crops when they have a \$16 to \$32 a tonne freight disadvantage?

**Mr. Werner:** That is a very good point. First of all, I should make it clear that we did not estimate that this additional cost would be \$8 million. I believe that the Gilson report had made that recommendation, and we were simply quoting from that.

I would guess personally that perhaps they did not take the incremental direct costs associated with that, that they possibly did take into account some of the substitution factors that you refer to, but certainly one might on the surface conclude that there may not be large incremental costs.

I would also like to point out that our own company, or at least myself, is involved in marketing alfalfa products, and we support very much the inclusion of alfalfa pellets. However, alfalfa can be grown only in regions that receive a lot of rainfall. When you look at all of western Canada that should receive the same benefits as pulse crops in terms of extending crop rotations, we think pulse crops in particular should be included so that all farmers, to a large extent, have the opportunity of utilizing these crops in their rotation.

**Mr. McKnight:** Just one final question if I could, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** The capping at 31 million tonnes-plus, if that stays, do you see that being a detriment to the pulse industry, that producers will tend to revert to pulse crops once the additional costs of shipping statutory grains in the 31 million tonnes, could that not distort the market, much like the distortion we have seen this year in bird seed and lentils?

**The Chairman:** Mr. Werner.

**Mr. Werner:** That is a very difficult question to answer because of the reasons why farmers make decisions to plant different crops, the cash flow position they are in, whether they are carrying inventories of other grains, and so forth. Personally, I feel the cap of 31 million should not remain at that level. I do not think there should be that kind of dis-incentive, and also I feel, and we have not addressed the sort of political policy issues, but I think we would like to make it known that it is important that performance be guaranteed. It is important that the system have the ability to transport all of the grain

[Translation]

blé cultivé sur des terres où on aurait ordinairement cultivé des lentilles, du millet, etc. Si l'on tient compte de ces faits, croyez-vous réellement qu'il en coûtera davantage au gouvernement? La seule raison pour laquelle les producteurs produisent ces céréales tient, premièrement, à leur taux élevé de rendement et, deuxièmement, à leur utilité pour la rotation des cultures. Ainsi, peut-on réellement dire qu'il y aura des coûts additionnels, puisque ces producteurs de légumineuses reviendront aux cultures ordinaires s'ils doivent payer entre \$16 et \$32 de plus par tonne pour le transport?

**M. Werner:** C'est là une très bonne question. Premièrement, je voudrais préciser que ce n'est pas nous qui avons évalué ce coût additionnel à 8 millions de dollars. Je crois que c'est le rapport Gilson qui faisait cette recommandation et nous sommes simplement inspirés de ce rapport.

Je crois personnellement qu'ils n'ont peut-être pas inclus les frais marginaux directs qui en découlent, et qu'ils ont peut-être pris en considération certains des facteurs de substitution que vous avez mentionnés, mais il est certain qu'on pourrait à première vue conclure que les frais marginaux ne seraient pas très importants.

J'aimerais également souligner que, par le truchement de notre entreprise, sinon personnellement, je m'occupe de la commercialisation des produits de la luzerne et nous sommes évidemment très intéressés à ce que les pellets de luzerne soient inclus. Toutefois, il n'est possible de cultiver la luzerne que dans des régions où les pluies sont abondantes. Si l'on considère toutes les régions de l'Ouest du Canada qui devraient se voir octroyer les mêmes avantages que les cultures de légumineuses afin de promouvoir davantage la rotation des cultures, nous croyons que les légumineuses en particulier devraient être incluses afin que tous les cultivateurs, dans une large mesure, aient l'occasion d'utiliser ces cultures pour l'assolement.

**M. McKnight:** Une dernière question, s'il vous plaît, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Si le plafond de 31 millions de tonnes est maintenu, croyez-vous que cela pourrait nuire à l'industrie des légumineuses, que les producteurs auront tendance à revenir à la culture des légumineuses à cause des coûts additionnels à subir à l'expédition une fois qu'ils auront dépassé la limite de 31 millions de tonnes pour les céréales statutaires, cela ne risque-t-il pas d'entraîner un déséquilibre sur le marché, comme cela s'est produit cette année avec le millet et les lentilles?

**Le président:** Monsieur Werner.

**M. Werner:** Il est très difficile de répondre à cette question parce qu'il faudrait connaître les motifs pour lesquels les cultivateurs décident de cultiver telle ou telle céréale, les liquidités dont ils disposent, savoir s'ils ont en stock d'autres céréales et ainsi de suite. Personnellement, je crois qu'il ne faudrait pas maintenir le plafond à 31 millions. Je ne crois pas qu'il soit bon de maintenir ce genre de mesures décourageantes et je crois également, même si nous n'avons pas abordé ce genre de questions de nature politique, je crois, dis-je, qu'il faudrait que l'on sache qu'il est important qu'un certain



[Texte]

products that can be produced here, not just potentially 31 million tonnes.

**Mr. McKnight:** Get busy with the pulse boys and lobby the minister to beat hell, because he said the guys from the alfalfa business made a better presentation. So you will get it included if you lobby hard, he said.

• 1910

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

That ends the questioning. I would like to thank Mr. Huffman and his associates and Mr. Werner and his associate for their appearance here today and for giving us the benefit of your views. We appreciate your coming. Thanks very much.

**Mr. Huffman:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Is it the pleasure of the committee that the briefs for these two groups be appended to this day's proceedings?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. Thank you.

The meeting is adjourned until 7.30 p.m. today.

## EVENING SITTING

• 1930

**The Chairman:** The committee can hear evidence without a quorum being present, provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition party. That requirement is met.

We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

I welcome before the committee tonight Mr. Allen Engel, Mr. Dwain Lingenfelter, Mr. Murray Koskie, and Mr. Norm Lusney, all of whom are MLAs in the Official Opposition of Saskatchewan. Welcome, gentlemen. Do you have a principal spokesman?

**Mr. Allen Engel (MLA, Assiniboia—Gravelbourg, Legislative Assembly of Saskatchewan):** Thank you, Mr. Chairman. I am also the agriculture critic for our caucus.

Here this evening is our House Leader, Dwain Lingenfelter. We brought along Mr. John Burton, a research consultant for our caucus, and the other two members of the agriculture committee could not make it tonight.

[Traduction]

rendement soit garanti. Il est important que le système permette de transporter toutes les céréales que l'on peut produire ici, plutôt que de se limiter à l'éventuel plafond de 31 millions de tonnes.

**M. McKnight:** Voyez les représentants des légumineuses et faites pression auprès du ministre pour faire bouger les choses, parce qu'il a dit que les producteurs de luzerne avaient soumis une meilleure présentation. Ainsi qu'il l'a dit, vous obtiendrez une telle inclusion si vous exercez suffisamment de pression?

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

Cela termine la période des questions. J'aimerais remercier M. Huffman et ses associés, de même que M. Werner et son collègue pour s'être présentés ici aujourd'hui et nous avoir fait connaître leurs opinions sur la question qui nous occupe. Nous avons apprécié leur témoignage. Nous les remercions beaucoup.

**M. Huffman:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Le comité est-il d'accord pour annexer les mémoires de ces deux groupes au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Merci.

La séance est suspendue jusqu'à 19h30 ce soir.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Le comité peut entendre les témoignages sans qu'il n'y ait quorum pourvu que des représentants du parti au pouvoir et de l'opposition officielle soient présents. Cette condition est respectée.

Nous allons reprendre l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain dans l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

Ce soir, le comité souhaite la bienvenue à M. Allen Engel, M. Dwain Lingenfelter, M. Murray Koskie et M. Norm Lusney, qui sont tous membres de l'opposition officielle à l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Bienvenue, messieurs. Avez-vous un porte-parole?

**M. Allen Engel (représentant d'Assiniboia—Gravelbourg à l'Assemblée législative de la Saskatchewan):** Merci, monsieur le président. Je suis également le porte-parole de notre caucus pour les questions agricoles.

Le chef à la Chambre, Dwain Lingenfelter, est aussi présent ce soir. Nous avons invité M. John Burton, conseiller en recherches de notre caucus, à se joindre à nous. Les deux autres membres du comité d'agriculture n'ont pas pu assister ce soir.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Engel, I might tell you that you have two options. You can read your brief into the record, or you can summarize it, whichever you prefer. I suspect the committee would prefer if you summarized it and left more time for questions and answers, but the choice is yours.

If you choose not to read it into the record, then we will append it to the proceedings, in any case.

**Mr. Engel:** Thank you, Mr. Chairman. I have a summary statement that I will read into the record tonight.

I appreciate very much the opportunity that your committee is presenting to us to present this brief. This brief is presented on behalf of the New Democratic Caucus of the Saskatchewan Legislature, and we very much welcome this opportunity to present our views on Bill C-155.

We urge the committee to look at proposed changes or different approaches, not only on the merits of the specific item but also in terms of how they fit into the framework of the bill. Many of the proposals for change differ so radically from the principles of Bill C-155 that it would be difficult to accommodate them in the bill. Under these circumstances, Mr. Chairman, the easy way out is to reject proposals even when it is clear they have merit. The alternative is to scrap the bill and make a new start. We hope that the committee will decide to recommend that this type of courageous action be taken.

The thrust of our brief is that the bill should be scrapped because the changes required in it cannot be reconciled with the framework and principles of the bill as it now is. The position of the Saskatchewan NDP caucus has been consistent both in government and in opposition. We have consistently fought for the retention of the Crow rate, and we have steadfastly pressed our position in the Saskatchewan legislature and elsewhere.

Regardless of the sugar coating, the plain fact is that Bill C-155 will destroy the Crow rate. This legislation will do untold harm to western Canada and will not accomplish the positive things claimed for it. True, the impact on the farm economy is minimized in the short term. But freight rate increases in the latter part of the 1980s and on into the 1990s will impose a staggering burden on the grain farmers. Estimates are that rates will be 5.6 times Crow by 1991 and near 12.5 times Crow by the year 2000. At the same time, there are no offsetting guarantees and the suggested benefits are illusory.

People from other parts of Canada no doubt have some difficulty in understanding why there should be such resistance to changing a freight rate that has been in place for most of

[Translation]

**Le président:** Monsieur Engel, je vous souligne que vous pouvez procéder de deux façons. Vous pouvez lire votre mémoire pour qu'il soit porté au compte rendu ou vous pouvez le résumer, à vous de choisir. Je soupçonne que les membres du comité préféreraient que vous le résumiez, ce qui laisserait plus de temps pour les questions et réponses mais c'est à vous de choisir.

Si vous choisissez de ne pas le lire pour qu'il soit porté au dossier, il sera annexé au compte rendu de toute façon.

**M. Engel:** Merci, monsieur le président. J'ai choisi de lire un résumé du mémoire pour qu'il soit inscrit dans le compte rendu.

Je suis très reconnaissant aux membres du comité de nous avoir donné l'occasion de présenter ce mémoire au nom des membres du caucus du Nouveau Parti démocratique de l'Assemblée législative de la Saskatchewan et nous sommes très heureux d'avoir la possibilité de faire connaître nos vues au sujet du projet de loi C-155.

Nous incitons les membres du comité à examiner les changements proposés ou les différentes façons de procéder, non seulement en fonction du bien-fondé de chacun mais aussi en fonction de la manière dont ils cadrent avec le projet de loi. Bon nombre des changements proposés s'écartent tellement des principes qui sous-tendent le projet de loi C-155 qu'il serait très difficile de les incorporer au projet de loi. Dans de telles conditions, monsieur le président, la solution la plus facile consiste à rejeter les propositions même lorsqu'elles sont évidemment valables. La contrepartie est d'abandonner le projet de loi et de recommencer à neuf. Nous espérons que les membres du comité décideront de recommander que cette mesure courageuse soit prise.

L'idée qui sous-tend notre mémoire est qu'il faudrait renoncer au projet de loi parce que les changements qu'il nécessite ne sont pas compatibles avec le cadre ni avec les principes du projet de loi tel qu'il est formulé à l'heure actuelle. La position du caucus du Nouveau Parti démocratique a été constante, tant au pouvoir que dans l'opposition. Nous avons constamment plaidé en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et nous avons fermement fait valoir notre position tant à l'Assemblée législative de la Saskatchewan qu'ailleurs.

Quel que soit l'enrobage, le fait est que le projet de loi C-155 fera disparaître le tarif du Nid-de-Corbeau. Il aura des conséquences néfastes incalculables dans l'Ouest canadien et ne produira pas les avantages qu'on voudrait lui attribuer. Il est vrai que l'incidence sur l'économie agricole sera atténuée à court terme. Toutefois, les hausses de tarifs de transport prévues à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix imposeront un fardeau écrasant aux producteurs de grain. Selon les estimations, les tarifs atteindront 5,6 fois le tarif du Nid-de-Corbeau en 1991 et près de 12,5 fois ce tarif en l'an 2000. En contrepartie, il n'y a aucune garantie et les avantages auxquels on voudrait faire croire sont illusoire.

Les citoyens d'autres régions du pays ont sans doute de la difficulté à comprendre pourquoi la modification d'un tarif de transport en vigueur depuis au moins quatre-vingt-six ans



*[Texte]*

the last 86 years. We would like to place before you four basic reasons why it is so essential to maintain the Crow rate.

The Crow rate should be maintained, number one, because we feel it is a part of the confederation bargain. Number two, it is necessary to protect our international grain marketing position. Number three, the Crow rate should be continued because its demise will aggravate a serious income crisis. Number four, the railways have already benefited enormously from the public purse.

Our first point: one major reason for confederation was to pave the way for settlement of western Canada and to ensure that it was economically tied to central Canada. This required a railway, which was then built with massive public subsidies and support. Next, it required settlers. One of the things done to encourage settlers was to set freight rates for both incoming and outgoing goods at a reasonable, fixed level.

Most prairie settlement occurred after the Crow rate deal was struck, and settlers came on the basis of government commitments concerning fixed transportation costs. It has been one of the few safeguards to shore up the position of prairie grain producers through many periods of economic difficulty. It has been an offset to higher costs borne by the west from such things as tariffs, the monopoly power of the railways and the tremendous benefits given to the railways by the people of Canada since 1867.

The checks and balances that constitute Canadian confederation have evolved over time and have undergone some adjustments. Further changes can be expected in the future, but you do not do this by only altering one component. That is what Bill C-155 does.

In comment on the other three reasons, I would point out that grain exports from the United States, Australia, Argentina and France are all heavily subsidized. Canadian grain producers cannot compete against the treasuries of these large and powerful nations without help. The demise of the Crow will hasten and aggravate the income crisis now facing the prairie grain industry, a crisis which could have national consequences. The rash of farm bankruptcies and foreclosures we see throughout the west is just the tip of the iceberg. If there is a significant number of farm failures, it will have a chain-reactive effect on the entire Canadian economy.

The Crow rate was freely entered into by the CPR. It has benefited from the entire deal enormously, both directly and indirectly. The CPR has kept all the benefits it received. It has been relieved of many of its obligations through the years, and

*[Traduction]*

susciterait une telle opposition. Nous aimerions vous signaler quatre raisons fondamentales pour lesquelles il est essentiel de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau.

La première raison pour laquelle nous préconisons le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau est qu'il constitue, à notre avis, un aspect de l'accord de la confédération. Deuxièmement, il est essentiel au maintien de notre position sur les marchés internationaux du grain. Troisièmement, le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu parce que son élimination ne fera qu'aggraver un problème de revenu déjà considérable. Quatrièmement, les sociétés ferroviaires ont déjà reçu une part énorme des fonds publics.

Revenons au premier point. Une des principales raisons de la confédération a été de favoriser le peuplement de l'Ouest canadien et de faire en sorte qu'il soit économiquement lié au Centre. Pour y arriver, il fallait un chemin de fer qui a été construit à coup d'énormes subventions et d'un appui considérable du public. Il fallait ensuite voir au peuplement. Une des mesures prises pour encourager les colons à venir s'y installer a été d'établir des tarifs à un taux fixe raisonnable pour le transport des marchandises dans les deux directions.

Le peuplement des provinces des Prairies s'est produit surtout après la conclusion de l'accord établissant le tarif du Nid-de-Corbeau et les colons sont venus s'y installer en raison des engagements pris par le gouvernement à l'égard des tarifs de transport fixes. Le tarif a été une des rares mesures de sauvegarde qui ont permis aux producteurs de grain des Prairies de traverser de nombreuses périodes de crise économique. Il a permis d'atténuer les coûts plus élevés que les producteurs de l'Ouest devaient assumer en raison de facteurs tels que les tarifs, le monopole des sociétés ferroviaires et les avantages considérables que le peuple canadien accorde aux sociétés ferroviaires depuis 1867.

Les mécanismes de contrôle et de compensation qui sous-tendent la confédération canadienne ont évolué avec le temps et ont subi certains changements. D'autres modifications devront sans doute être apportées à l'avenir mais cela ne peut se faire en ne modifiant qu'une composante. C'est ce que fait le projet de loi C-155.

Pour ce qui a trait aux trois autres raisons, j'aimerais souligner qu'aux États-Unis, en Australie, en Argentine et en France, les exportations de grain sont fortement subventionnées. Les producteurs canadiens de grain ne peuvent soutenir sans aide la concurrence de ces grandes nations puissantes. La suppression du tarif du Nid-de-Corbeau ne fera qu'accélérer et aggraver la crise de revenu à laquelle l'industrie du grain des provinces des Prairies doit faire face, crise qui pourrait avoir des conséquences à l'échelle nationale. Les cas de plus en plus nombreux de faillites ou de saisies d'exploitations agricoles que nous observons dans l'Ouest ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Si le nombre de faillites continue de s'accroître, il s'ensuivra une réaction en chaîne qui se répercutera sur l'ensemble de l'économie canadienne.

Le Canadien Pacifique a convenu librement du tarif du Nid-de-Corbeau. Cet accord lui a été très avantageux, tant directement qu'indirectement. Le Canadien Pacifique a conservé tous les avantages qu'il a reçus. Au fil des ans, il a été

## [Text]

now it wants to be relieved of all of them. A deal, Mr. Chairman, is a deal. Benefits received cannot be divorced from obligations accepted. The whole package must be considered, including the corporate empire that the CPR acquired as a result of the Crow's Nest Pass Agreement.

We also present some specific concerns about the contents of Bill C-155 which support our contention that the bill should be scrapped. We wish to be clear that we are not now attempting to propose amendments or alterations to the legislation. It is our view that amending portions of the legislation will still leave an unacceptable package which is faulty in principle as well as detail.

Number one, I want to deal with the administrative measures to control grain transportation. Clauses 3 to 33 of the bill deal with the administration and control of transportation arrangements. That is 31 clauses out of a 70-clause bill. Obviously, it is an area of some importance to the government.

These clauses hold the potential for wrecking much of our western grain system. In particular they could, and likely will, handcuff the Canadian Wheat Board to the point where it is unable to carry out its mandate. The question being asked is, if the Crow goes, is the Canadian Wheat Board next?

• 1940

The Senior Grain Transportation Committee is set up so that it has no power. All power is in the hands of the grain transportation agency administrator who is appointed by the Governor in Council, and eventually most power comes to rest in the hands of the minister. Why? The only reason we can think of why some of the powers contained in these clauses are being requested is because some drastic changes are going to be made about which we have not yet been told. Perhaps the federal government wants such unprecedented power in order to introduce its system of variable freight rates.

The powers in Clauses 3 to 33 strike us as an empire-building. That will put a group of Ottawa bureaucrats in charge of everything. Under the new regime they will know best. They will be able to push the Canadian Wheat Board around at will.

The Canadian Wheat Board is a commercial operation that must have the flexibility to cope with a wide range of domestic and international events and influences on a day-to-day basis. Transportation is often critical to its operations. If the Wheat Board can be pushed around by other agencies holding powers over it, it can only be regarded as a first step in a process to destroy the board and the orderly marketing system for which it stands.

## [Translation]

dégagé de nombre de ses obligations, et maintenant il voudrait en être complètement libéré. Monsieur le président, on ne revient pas sur ce qui a été convenu. Les avantages accordés ne peuvent être dissociés des obligations assumées. Il faut tenir compte de l'ensemble, y compris l'empire commercial que le CP a érigé en conséquence de l'accord relatif au tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous portons également à votre attention quelques préoccupations précises au sujet du contenu du projet de loi C-155, à l'appui de notre proposition d'abandon du projet de loi. Nous voulons bien souligner que nous ne tentons pas maintenant de proposer des changements ou des modifications au projet de loi. Même si des parties du projet de loi étaient modifiées, ce projet, à notre avis, resterait inacceptable dans l'ensemble et incorrect tant en principe que dans le détail.

J'aimerais d'abord examiner les mesures administratives destinées à contrôler le transport du grain. Les articles 3 à 33 du projet de loi traitent de l'administration et du contrôle des aspects du transport, soit 31 des 70 articles du projet de loi. Il s'agit évidemment d'un aspect d'importance capitale pour le gouvernement.

Ces articles pourraient éventuellement détruire une partie importante du système des grains de l'Ouest. En particulier, ils pourraient gêner, et gêneront probablement, l'activité de la Commission canadienne du blé au point où elle sera incapable de s'acquitter de son mandat. La question qui se pose est la suivante: si le tarif du Nid-de-Corbeau disparaît, le même sort sera-t-il réservé à la Commission canadienne du blé?

Le Comité supérieur du transport du grain est constitué de telle façon qu'il n'a aucun pouvoir. Tous les pouvoirs sont entre les mains de l'administrateur de l'Office du transport du grain qui est nommé par le gouverneur en conseil et, en définitive, la plupart des pouvoirs se retrouvent entre les mains du ministre. Pourquoi? La seule raison pour laquelle certains des pouvoirs inclus dans ces articles sont demandés, à notre avis, c'est qu'il y aura bientôt des changements draconiens dont on nous ne nous a pas parlé. Le gouvernement fédéral veut peut-être de tels pouvoirs sans précédent afin d'introduire son système de tarifs de transport variables.

Les pouvoirs définis aux articles 3 à 33 nous semblent propres à constituer un empire. Ils donneront à un groupe de bureaucrates d'Ottawa l'autorité sur tout. En vertu du nouveau régime, ils auront toujours raison. Ils pourront faire ce qu'ils voudront avec la Commission canadienne du blé.

La Commission canadienne du blé est un organisme commercial qui doit avoir assez de souplesse pour faire face à toute une gamme d'événements et d'influences nationaux et internationaux sur une base quotidienne. Les transports constituent souvent un élément critique de ces activités. Si la Commission du blé peut être menée par d'autres organismes qui ont des pouvoirs sur elle, on ne peut considérer cette situation que comme une première étape d'un processus visant à détruire la Commission et le système ordonné de commercialisation qu'elle représente.



## [Texte]

If the committee thinks this is a figment of someone's imagination, they should, for example, read Clause 33 carefully. Control over railway cars for grain movement is transferred to the minister and consequently to his bureaucrats. This may even include cars which were purchased by the Canadian Wheat Board and are being financed out of the producer funds.

The second point I want to deal with is increased freight rates. The provisions of the bill imposing freight rate increases on grain movement will seriously erode the prairie economy. Reasons for not imposing these increases have already been discussed. We would urge the committee to look at the long-term picture.

Variable rates are totally unacceptable and we would urge the committee to remove this clause from any legislation on grain transportation. Variable rates will help to undermine orderly marketing. They will enable railways and shippers to determine the shape of rural Saskatchewan. Neither the railways nor the government have revealed what may unfold in the future as a result of this clause except for references to off-season rates and weekend loadings.

In the matter of reviews, we note that provision is made for a review of the act in 1985 to 1986. We also note that the continuation of some provisions in this act are contingent on this review. This adds to feelings of concern and anxiety on the longer-term impact of this legislation.

Coal lands: Clause 62 gives the federal government—the Cabinet, that is—the power to do anything it wants to with the 50,000 acres of coal lands transferred from the CPR to Canada under the Crow's Nest Pass Act. This is an appalling clause. No reasonable legislator, in our view, should give the Cabinet a blank cheque to do anything it wants with those lands. The huge reserves of coal on these lands are a priceless resource. It is the duty of Parliament to determine the basic principles to apply in their future management and development.

Under government payments, we wish to record our approval of the change made in the method of payment. We agree with the principle that the government payments be made directly to the railways. We would urge the committee to resist pressure to change those provisions. We would also urge that the ceiling of 31.1 million tonnes be lifted. We note that considerable debate is developing over the Double 80 proposal and freedom of choice on method of payment. We would urge the committee to resist these proposals. They could result in economic disruptions . . . to rural communities may be diverted to the benefit of production other than grain for export. It would make railways' performance more difficult to enforce. It would aid and abet variable rates, and it would be a nightmare to administer.

As far as increased livestock production is concerned, it has been suggested that the new system will result in greater

## [Traduction]

Si le comité pense que notre idée est l'invention de quelqu'un, il devrait, par exemple, lire avec attention l'article 33. L'autorité sur les wagons de chemins de fer pour le transport du grain est transférée au ministre et, par conséquent, à ses bureaucrates. On peut même y inclure les wagons qui ont été achetés par la Commission canadienne du blé et qui sont financés par les producteurs.

Le deuxième élément que je veux traiter est l'augmentation des tarifs de transport. Les dispositions du projet de loi qui imposent des augmentations des tarifs de transport du grain mineront gravement l'économie des Prairies. On a déjà discuté des raisons pour ne pas imposer ces augmentations. Nous demandons au comité de tenir compte de la situation à long terme.

Les taux variables sont totalement inacceptables et nous demandons instamment au comité de supprimer cet article de toute loi sur le transport du grain. Les taux variables contribueront à miner la commercialisation ordonnée. Ils permettront aux compagnies ferroviaires et aux expéditeurs de modeler la Saskatchewan rurale. Ni les compagnies ferroviaires ni le gouvernement n'ont révélé ce qui pourrait se produire à l'avenir à la suite de cet article, sauf des allusions à des taux hors-saison et à des chargements en fin de semaine.

En matière d'examen, nous relevons qu'il est prévu un examen de la loi en 1985 ou 1986. Nous relevons aussi que le maintien de certaines dispositions de cette loi dépendent de cet examen. Ceci ajoute à l'inquiétude sur les effets à long terme de cette loi.

Terres houillères: L'article 62 donne au gouvernement fédéral—c'est-à-dire au cabinet—le pouvoir de faire ce qu'il veut avec les 50,000 acres de terres houillères transférées du Canadien Pacifique au Canada en vertu de la Loi du Nid-de-Corbeau. C'est un article aberrant. À notre avis, aucun législateur raisonnable ne devrait donner au cabinet un chèque en blanc pour faire ce qu'il veut de ces terres. Les énormes réserves de charbon sur ces terres sont une ressource sans prix. Le Parlement a le devoir de déterminer les principes fondamentaux appliqués dans leur gestion et leur exploitation futures.

Dans le domaine des versements de l'État, nous souhaitons faire état de notre approbation du changement apporté à la méthode de paiement. Nous sommes d'accord avec le principe que les versements de l'État soient faits directement aux compagnies ferroviaires. Nous demandons au comité de résister aux pressions pour modifier ces dispositions. Nous demandons aussi que le plafond de 31,1 millions de tonnes soit levé. Nous notons qu'un débat considérable a lieu au sujet de la proposition du double 80 et de la liberté de choix de la méthode de versement. Nous demandons au comité de résister à ces propositions. Elles pourraient perturber la vie économique des collectivités rurales et être exploitées à l'avantage de productions autres que celles du grain pour l'exportation. Cela rendrait le rendement des compagnies ferroviaires plus difficile à mettre en oeuvre. Cette situation serait complice des taux variables et elle constituerait un cauchemar administratif.

Quant à l'augmentation de la production du bétail, on a suggéré qu'un nouveau système aurait pour conséquence une

[Text]

livestock production in the west. We do not agree with that. Assurances have been given to Quebec that their markets will not be hurt. The American market is suggested for new potential. Many people will recall the embargoes, quotas, etc., whenever shipments have gotten too high to the U.S. Farmers also note that they see no increases in livestock production and processing in those areas of the United States that do have to contend with high freight rates; for example, in Montana. Finally, it is sheer lunacy to try to force livestock production up by choking the grain producer.

In conclusion, Mr. Chairman, for the reasons outlined above as well as for other factors which will be dealt with in other presentations, we urge that the committee not proceed with this bill and recommend to the House of Commons that the bill be scrapped. Canada must improve its western rail transportation system, but that is an issue and a problem totally separate from the Crow rate. The accomplishment of the first does not in any way require the death of the second.

We suggest that any long-term solution to the western rail transportation problem should be guided by the following six principles:

1. The retention of the Crow rate as is in statute;
2. Maintenance of distance-related rates for all grain movements;
3. Extension of the Crow rate to other crops and products;
4. Payment of government transportation subsidies directly to the railways;
5. Public investment in the upgrading of rail capacity and public equity in return for the investment;
6. Provision for the nationalization of Canadian Pacific Limited with compensation paid to be offset by the value and benefits it has received.

We respectfully submit this on behalf of the NDP caucus. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Engel. We will now go to questioning, starting with Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Engel, I would like to ask you a question. You are a politician as your colleagues are and as we are . . . and, I might add, a very good one because you came back after the last provincial election. I guess my question to you is in the realm of politics, the practical, realistic politics that we both deal with day to day. There are times, as you very well know, when you cannot scrap bills: the government of the day has a majority and that is impossible to achieve even though you may wish to. Given that fact, could you give the committee a list of your priorities in terms of amendments that would make

[Translation]

augmentation de la production du bétail dans l'Ouest. Nous ne sommes pas d'accord avec cela. On a donné des assurances au Québec que son marché ne souffrirait pas. On propose le marché américain comme nouveau débouché. Nombre de personnes se rappelleront les embargos, les quotas, etc. lorsque les expéditions vers les États-Unis devenaient trop importantes. Les agriculteurs observent aussi qu'ils n'y a aucune augmentation de la production et de la transformation du bétail dans les régions des États-Unis où les taux de transport sont élevés, par exemple le Montana. Enfin, c'est de la folie furieuse que d'essayer de faire augmenter la production du bétail en étouffant le producteur de céréales.

En conclusion, monsieur le président, pour les raisons mentionnées plutôt ainsi que pour d'autres facteurs dont nous traiterons dans d'autres présentations, nous demandons que le comité ne donne pas cours au présent projet de loi et recommande à la Chambre des communes que le projet de loi soit rejeté. Le Canada doit améliorer son système de transport ferroviaire dans l'Ouest, mais c'est une question et un problème qui sont totalement distincts du tarif du Nid-de-Corbeau. La réalisation du premier élément n'exige aucune abolition du second.

Nous proposons que toute solution au problème de transport ferroviaire de l'Ouest soit fondée sur les six principes suivants:

1. maintien du tarif du Nid-de-Corbeau comme il existe dans la loi;
2. maintien des taux basés sur la distance pour tout le transport des céréales;
3. extension du tarif du Nid-de-Corbeau à d'autres cultures et à d'autres produits;
4. versement des subventions de transport de l'État directement aux compagnies ferroviaires;
5. investissement de fonds publics dans l'amélioration de la capacité ferroviaire et participation de l'État en échange de l'investissement;
6. possibilité de nationaliser le Canadien Pacifique Limitée en soustrayant la valeur et les avantages qu'il a reçus de l'indemnisation payée.

Nous soumettons avec respect cette présentation au nom du caucus du NPD. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Engel. Nous passerons maintenant aux questions, en commençant par M. Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Engel, je voudrais vous poser une question. Vous êtes un homme politique tout comme vos collègues le sont et comme nous le sommes—et je pourrais ajouter que vous en êtes un très bon parce que vous êtes revenu après les dernières élections provinciales. Je suppose que la question que je vous pose est dans le domaine de la politique, de la politique pratique et réaliste à laquelle nous avons affaire tous les jours. Comme vous le savez très bien, il y a des moments où vous ne pouvez pas rejeter des projets de loi. Le gouvernement du moment a une majorité et c'est impossible de réaliser ce rejet



[Texte]

the legislation more palatable as far as you are concerned? You have outlined a series of points. Can you give us a prioritization of those points so we may have a little better thinking on your own and the caucus's thoughts when we go into the bill on a clause-by-clause basis in two weeks' time?

**Mr. Engel:** Mr. Murta, I would like to suggest that my first love and my profession is a grain farmer, as all three of us are. We grow grain for a living and we do politics for a sport, I guess.

As far as amendments are concerned, we have had some research people look—[Inaudible because of technical difficulties—editor]

• 1950

I have a couple of good examples; for instance, when the Senate committee dealt with some bills and recommended as many as—what?—135 or 140 amendments and it was so bad that the government then decided to start over with the Bank Act. There are a number of examples we could cite—the Bankruptcy Act . . .

I think this bill fits in that same category. If you have to start doctoring it up, it is like having an old house and you are a carpenter; you start remodelling it, you knock all the walls down, you change all the windows, you have to reshingle the roof and the foundation is gone. It would be much cheaper to build a new house.

We think the federal government needs a transportation policy that meets the needs of Canada but specifically guarantees that assurance we had out here in the west. When my granddad moved out here he got his settler's effects moved here and he was assured that he was going to have his freight and the grain that he grew moved out at a fixed rate in statute. He knew the kind of deal that the CPR got to deliver that kind of a package. Why change that?

So we are saying that if CPR needs some subsidies and needs some upgrading . . . There is a transportation problem in this country that exists. This is the thirtieth year that I have had a quota book and I have grown grain. In all that time I think maybe two years I had a problem with grain storage that was carried beyond . . . There was low wheat and that 1¢-a-pound stuff we dealt with, but basically the system can handle our grain. This last little while when the recession is affecting the potash industry and different industries, boy, down Highway 13 where I live, the Assiniboia-Shaunavon line, I saw more cars than I knew existed where the CPR finally had cars to move their own grain. How come all of a sudden they are available, and why are they diverting these cars to moving grain if there is no money in it? They would still have used the rolling stock they get for nothing, but they were using their own cars.

[Traduction]

même si vous le souhaitez. Compte tenu de ce fait, pourriez-vous indiquer au comité une liste de vos priorités en matière de modifications qui rendraient le projet de loi plus acceptable pour vous? Vous avez énuméré une série de points. Pouvez-vous nous donner l'ordre de priorité de ces points afin que nous puissions mieux nous pencher sur vos pensées et celles du caucus lorsque nous étudierons le projet de loi article par article dans deux semaines?

**M. Engel:** Monsieur Murta, je voudrais dire que mon premier amour et ma profession, c'est d'être agriculteur céréalier, comme nous le sommes tous les trois. Nous cultivons des céréales pour vivre et nous faisons de la politique comme sport, je dirais.

Quant aux modifications, nous avons demandé à des préposés à la recherche d'examiner—[Inaudible—Problèmes techniques—note de l'éditeur]

Voici deux exemples. Tout d'abord, lorsque le comité sénatorial a examiné certains projets de loi et a recommandé autant que, combien?, 135 ou 140 modifications; un de ces projets de loi était tellement mal rédigé que le gouvernement a décidé de reformuler la Loi sur les banques. On pourrait citer plusieurs exemples . . . la Loi sur la faillite . . .

Selon moi, ce projet est dans la même catégorie. S'il faut le tripatouiller, cela ressemble à un menuisier propriétaire d'une vieille maison; il faut la réparer, démolir les murs, changer les fenêtres, refaire la toiture et poser de nouvelles fondations. Il serait moins coûteux de construire une maison neuve.

Selon nous, le gouvernement fédéral doit se doter d'une politique du transport répondant aux besoins du Canada, mais accordant vraiment cette garantie qui existait dans l'Ouest. Lorsque mon grand-père est venu dans l'Ouest, il était confiant que ses céréales seraient transportées à un tarif fixe statutaire. Il savait que le CP devait respecter ses engagements. Pourquoi changer cela?

Nous disons donc que, si le CP a besoin de subventions et doit améliorer son réseau . . . Dans ce pays, le transport pose des problèmes. C'est la trentième année que j'ai un registre de mes contingentements et que je cultive des céréales. Au cours de cette période, l'entreposage des céréales m'a causé des difficultés peut-être pendant deux années et ces difficultés se sont poursuivies . . . Nous avons dû faire face à une pénurie de blé et à l'affaire d'un cent la livre; mais il reste que le système peut manutentionner nos céréales. Dernièrement, alors que la récession influait sur l'industrie de la potasse et d'autres industries, près de la route 13 où je demeure, j'ai vu, sur la ligne Assiniboia-Shaunavon, plus de wagons que jamais alors que le CP disposait de wagons pour transporter ses propres céréales. Comment se fait-il que ces wagons soient disponibles et pourquoi s'en sert-on pour transporter des céréales si ce n'est pas rentable? Il aurait pu utiliser le matériel roulant qu'on lui fournit gratuitement, mais il a préféré utiliser ses propres wagons.

[Text]

I think the problem is larger than one you could deal with by making adjustments to this bill. We think it is beyond that ability.

Maybe my colleagues have some comment on that. Dwain, do you have something?

**Mr. Murta:** Is there another comment?

**The Chairman:** Mr. Lingenfelter.

**Mr. Lingenfelter:** I would not mind responding or possibly posing another question in reply.

I am not convinced that your standing committee does not have several options open to it if they did not want to proceed with the bill. I am not sure that anywhere in *Beauchesne* or any other rules of the House your committee would have to report back. I think that would put the bill in an interesting position if there was no report coming forward.

I understand that when the Bankruptcy Act was dealt with by a Senate committee 139 amendments were put by the committee and the bill was never passed. It seems strange to me, if a Senate committee would have the power to hold up a bill or to stop a bill from passing, that a committee of the House of Commons would say that they do not have the same power. That is an interesting position to put yourselves in.

But I think all of the options of your committee should be looked at, and I think simply not reporting the bill back would be one option open to you. That is on a procedural matter. I would like to possibly have a response from you since you assume that there is no possibility whether that would not be an option open to you.

**The Chairman:** Mr. Murta, I would suggest you stick to the questions rather than procedural matters.

**Mr. Murta:** All I was going to say was that both witnesses have given me what I would consider tricky political answers to my question.

I will come back and ask you the same question. You know very well—you were in government for a while—that when you bring in legislation quite often you fully intend to carry through with that legislation, even in the face of opposition from various parts. I suspect that may be the thinking; I have not heard anything different, certainly, from the Minister of Transport. He may be looking for amendments, I suppose. That is basically what the committee is here for. I do not think any of us really think, deep down in our souls, that we are going to scrap the bill, as you say.

So I come back and ask you again: Given that realistic fact of life, can you tell us what the priority amendments are that you see that we should be pushing for in this legislation to make it a little more palatable for farmers in Saskatchewan? We have the government members here listening to you so you have a golden opportunity to give the committee some direction. I know Mr. Benjamin would love to hear them also.

**Mr. Lingenfelter:** First of all, I know that in the House of Commons there is a procedure which has been used before. I do not want to get bogged down in procedures, but there was a

[Translation]

Selon moi, le problème a tellement d'ampleur qu'il sera impossible de le résoudre en modifiant ce projet de loi. Le problème est plus grave que cela.

Mes collègues désirent peut-être faire des commentaires. Dwain, avez-vous quelque chose à dire?

**M. Murta:** Un autre commentaire?

**Le président:** Monsieur Lingenfelter.

**M. Lingenfelter:** J'aimerais poursuivre en ce sens ou peut-être poser une autre question en guise de réponse.

Je crois plutôt que le comité permanent dispose de plusieurs avenues d'action s'il désire que le projet de loi soit retiré. J'ignore si dans le document *Beauchesne* ou dans un autre les Règlements de la Chambre stipulent que le comité doit rédiger un rapport. Selon moi, si aucun rapport n'était rédigé, le projet de loi serait dans une position intéressante.

On m'a dit que, lorsqu'un comité sénatorial a étudié la Loi sur la faillite, il a formulé 139 modifications et le projet de loi n'a jamais été adopté. Selon moi, c'est étrange que, si un comité sénatorial a le pouvoir de retarder l'adoption d'un projet de loi ou d'empêcher qu'il soit adopté, un comité de la Chambre des communes prétende ne pas posséder les mêmes prérogatives. Ce serait une position intéressante pour vous.

Je crois que le comité devrait envisager toutes les possibilités dont une constituerait à ne pas rédiger un rapport. C'est une question de procédure. J'aimerais obtenir une réponse parce que vous supposez qu'il est impossible d'envisager de ne pas rédiger un rapport.

**Le président:** Monsieur Murta, j'aimerais que vous vous en teniez aux questions plutôt qu'à la procédure.

**M. Murta:** Je voulais simplement dire que les deux témoins m'ont donné, selon moi, des réponses politiques malcommodes.

Je réitère ma question. Vous savez très bien—vous avez été fonctionnaire pendant un certain temps—lorsqu'un projet de loi est présenté, vous désirez pleinement aller jusqu'au bout, malgré une opposition très vive. Voilà peut-être la façon de penser du comité; je n'ai certainement entendu aucune preuve du contraire de la part du ministre des Transports. Je suppose qu'il est à l'affût de modifications. C'est la raison d'être du comité. Selon moi, aucun d'entre nous ne pense, dans son for intérieur, que le projet de loi sera démolì, comme vous dites.

Je réitère donc ma question: compte tenu de cette réalité indéniable, pouvez-vous nous faire part des modifications prioritaires que, selon vous, nous devrions préconiser dans ce projet de loi pour le rendre un peu plus acceptable aux agriculteurs de la Saskatchewan? Des membres du gouvernement sont présents et vous écoutent; voilà donc l'occasion rêvée d'orienter les travaux du comité. Je suis certain que M. Benjamin aimerait également les connaître.

**M. Lingenfelter:** Tout d'abord, je connais une procédure de la Chambre des communes qui a déjà été utilisée. Je ne veux pas m'embourber dans des questions de procédure, mais je me



[*Texte*]

bell-ringing incident dealing, I believe, with the National Energy Program, where there was a strategy worked out which . . .

**The Chairman:** Gentlemen, I would urge you to answer the question, and I would suggest that you leave the procedural matters to the House of Commons. That seems more appropriate to me.

**Mr. Benjamin:** I think it would be very helpful.

**The Chairman:** I do not think you need that kind of help, Mr. Benjamin.

**An hon. Member:** After so many years, Mr. Benjamin, do you need some help?

**The Chairman:** I would urge you to answer the question put to you.

**Mr. Lingenfelter:** The question originally was ways and means of stopping this terrible legislation, Bill C-155.

**Mr. Murta:** On a point of order, Mr. Chairman.

The question was not that at all. The question originally was what amendments and what priority to the amendments or the concerns, I guess, you have outlined in the bill you would give us so we can get some direction as far as you people are concerned as far as amendments are concerned—not scrapping the bill, but amendments.

**Mr. Lingenfelter:** The first proposal we have in the brief was to not proceed with the bill and to use every option at your disposal to see that the bill does not pass. That is still our main thrust, and we would encourage you to use every option, as you did with the oil companies and as the Official Opposition, to see that the bill does not pass.

As far as moving amendments is concerned, I would move as many amendments as possible, and possibly there could be a precedent as there was with the Senate committee: the bill would simply die and not be reported back. Those two options, I think, would be two that I would look at if I was serious about seeing the bill not pass.

**Mr. Murta:** Okay, fine. Now we are starting to get somewhere, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Your final question, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** My final question. All right.

You have indicated to the committee that the first option would be scrapping the bill. The second option would be looking at some amendments. Can you give us an idea of what some of those amendments are?

**The Chairman:** Mr. Engel.

**Mr. Engel:** Mr. Chairman, if I could respond to that, we appreciate the fact that the committee came to Saskatchewan and you came out west. We appreciate the fact that you are getting some decent media coverage. We think the public process, the democratic process in Canada, is such that if you can prove to the government in Ottawa that there is such a strong reaction to this bill they will find a way of not proceeding with it at this time.

[*Traduction*]

souviens d'un incident relatif au Programme énergétique national alors que la cloche a sonné et où on a élaboré une stratégie qui . . .

**Le président:** Messieurs, je vous demande de répondre à la question et de laisser la Chambre des communes s'occuper des questions de procédure. Cela me paraît plus convenable.

**M. Benjamin:** Je crois que ce serait très utile.

**Le président:** Selon moi, vous n'avez pas besoin de ce genre d'aide, monsieur Benjamin.

**Une voix:** Après tant d'années, monsieur Benjamin, avez-vous besoin d'aide?

**Le président:** Je vous demande de répondre à la question posée.

**M. Lingenfelter:** La question portait sur les façons de rejeter ce projet de loi terrible, C-155.

**M. Murta:** Un point d'ordre, monsieur le président.

Là n'était pas la question. Il s'agissait des modifications et de leur ordre de priorité ou, je suppose, des préoccupations exposées dans le projet de loi dont vous pourriez nous faire part pour que nous puissions comprendre votre position concernant les modifications; il ne s'agissait pas d'un rejet du projet de loi, mais des modifications à lui apporter.

**M. Lingenfelter:** Le mémoire proposait tout d'abord de stopper le projet de loi et de faire tout notre possible pour nous assurer que le projet de loi ne soit pas adopté. C'est encore notre objectif principal et nous vous incitons à tout faire, comme vous l'avez fait en tant qu'opposition officielle dans le cas des sociétés pétrolières, pour que le projet de loi ne soit pas adopté.

En ce qui concerne la présentation de modifications, j'en présenterais le plus possible et il y aurait peut-être un précédent comme dans le cas du comité sénatorial: le projet de loi mourrait tout simplement sans qu'un rapport soit rédigé. Selon moi, voilà les deux possibilités que j'envisagerais si je voulais absolument empêcher l'adoption de ce projet de loi.

**M. Murta:** Très bien, excellent. Voilà un bon point de départ, monsieur le président.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Murta.

**M. Murta:** Ma dernière question. Entendu.

Vous avez dit au comité que la première possibilité consisterait à faire rejeter le projet de loi et que la seconde consisterait à envisager certaines modifications. Avez-vous une idée de la nature de ces modifications? Pourriez-vous nous en faire part?

**Le président:** Monsieur Engel.

**M. Engel:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à cette question. Nous apprécions le fait que le comité se soit rendu en Saskatchewan et que vous vous soyez rendu dans l'Ouest, ainsi que les media d'information fournissent des comptes rendus adéquats de vos activités. Selon nous, la réalité publique et démocratique du Canada est telle que, si l'on peut prouver au gouvernement d'Ottawa qu'il existe une forte opposition contre

[Text]

If you want to know what the amendments should be, if you could look at those six principles we spelled out and say that if the amendments—similar to what Sask Wheat Pool said, we have seven principles that we think you have to live with before we can accept any change to the Crow. We have these six principles here, but one of them happens to be that the Crow rate has to stay in statute the way it was.

We think the ideal, Mr. Chairman, would be the same way as you treat any producer of any other commodity, be it General Motors or Massey-Ferguson or whoever: the freight rate should be f.o.b. my farm gate. That would be the fair way. Then the farmer would be treated the same way if he is farming in Quebec or in the Peace River or in Gravelbourg as I am. We would sell our product f.o.b. farm gate and the government would take care of the entire freight to get it to seaport because then it would be fair competition.

Under the present system it is 22¢ a bushel from my elevator going east or west. We are dead centre at Woodrow; it is the same distance to the Lakehead as it is to Vancouver. So that is something we can live with. We know we have had that built in. But that is like your insurance premium: we know that does not cover the entire rate, but we think that is where it should stay.

The other principles are that you maintain a distance-related rate. We do not want to give an unfair competition to some of the towns in our riding. We think it is important to have a railway in towns. I was down to appear before the Transportation committee in Rockglen when they had hearings. They decided to abandon a line from Rockglen going east, and the Province of Saskatchewan spent close to \$2 million building a diversion there before they put this Poplar River power plant in there. Yet they recommended to abandon that piece of line. There are farmers down there who are now going to haul 35 or 40 miles where they have a good track in place. I think it is ridiculous to start moving that out. There is where the expense starts, as was mentioned by some of the other groups who appeared before you today on the road construction and what it is going to cost for highways.

At this time I would like to introduce our transportation critic, Norm Lusney, from Pelly, who has joined us.

Thank you for coming, Norm.

• 2000

**The Chairman:** Thank you, sir. Welcome, Mr. Lusney. I now call on M. Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

[Translation]

ce projet de loi, il trouvera le moyen de le mettre de côté pour le moment.

Quant aux modifications, on pourrait envisager les six principes que nous avons énoncés et dire que si les modifications, semblables à celles dont a parlé la Coopérative du blé de la Saskatchewan, il existe sept principes que nous voulons que vous reconnaissiez avant de pouvoir accepter que le tarif du Nid-de-Corbeau soit modifié. Il y a ces six principes et un d'entre eux est justement que le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer statutaire.

Selon nous, monsieur le président, l'idéal serait de traiter le cultivateur comme on traite tout producteur, qu'il s'agisse de *General Motors*, de *Massey-Ferguson* et ainsi de suite: le tarif de transport devrait être franco bord à la porte de ma ferme. Ce ne serait que justice. Alors, qu'il demeure au Québec, à Rivière-à-la-Paix ou à Gravelbourg comme moi, le cultivateur serait traité équitablement. Nous pourrions vendre notre produit franco bord à la porte de la ferme et le gouvernement s'occuperait de le transporter jusqu'au port; alors, la concurrence serait loyale.

En vertu du système actuel, il en coûte 22 c. le boisseau à partir de mon silo vers l'Est ou l'Ouest. À Woodrow, nous sommes situés exactement au centre, équidistants de la tête des Grands Lacs et de Vancouver. C'est une situation acceptable pour nous. Nous savons que c'est acceptable. Mais cela ressemble à une prime d'assurance: nous savons que cela n'englobe pas la totalité du tarif, mais nous croyons qu'il devrait demeurer intact.

Voici un autre principe: conserver un tarif déterminé en fonction de la distance. Nous voulons éviter de livrer une concurrence déloyale à certaines villes de notre circonscription. Nous croyons important que les villes soient dotées d'un chemin de fer. J'ai participé aux audiences du Comité des transports par chemin de fer à Rockglen. On y a décidé d'abandonner un embranchement allant de Rockglen vers l'Est, et la province de la Saskatchewan a consacré près de 2 millions de dollars à la construction d'une voie déviée à cet endroit avant qu'y soit construite une centrale hydroélectrique sur la rivière Poplar. Pourtant, on a recommandé d'abandonner cet embranchement. Maintenant, des cultivateurs de l'endroit vont devoir transporter leurs céréales sur une distance de 35 ou 40 milles, même si une voie ferrée en bon état y existe. Selon moi, c'est ridicule d'acheminer les céréales de cette façon. C'est alors que les dépenses augmentent, comme l'ont mentionné certains autres groupes qui se sont présentés aujourd'hui devant vous pour parler de la construction de routes et de son coût.

Maintenant, j'aimerais vous présenter notre expert en matière de transport, Norm Lusney de Pelly, qui s'est joint à nous.

Merci d'être venu, Norm.

**Le président:** Merci, monsieur. Bienvenue, monsieur Lusney. J'appelle maintenant monsieur Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.



## [Texte]

Monsieur le président, je me réfère au mémoire de nos témoins, qui sont des députés du NPD. A la page 18, on dit que nous devrions laisser le *Crow rate*

as is in the statute. After you say, in Clause 4, payment of government transportation subsidy to the railways . . .

Au sujet de cette situation, vous dites que nous devrions laisser cela tel quel pour ce qui est du *Crow rate*. Vous avez sûrement pris connaissance des chiffres exposés soit dans le Rapport Snavely ou dans le Rapport Gilson, concernant les pertes qu'accusent les compagnies de chemins de fer depuis plusieurs années. Vous avez été membres du gouvernement de la Saskatchewan pendant plusieurs années, alors vous savez pertinemment que si on adopte le statu quo, dans le cas du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, qu'il y aura des pertes d'argent. Vous dites quand même que le paiement devrait être fait aux chemins de fer. Le gouvernement a été celui qui a collecté les taxes de tous les citoyens canadiens. Par contre, à cause des pertes que font les compagnies de chemins de fer, et les statistiques nous prouvent que le transport des céréales représente entre 18 et 20 p. 100 de tout ce qui est transporté, ils ne reçoivent en retour qu'un revenu de 3 p. 100. Donc, dans un tel cas, il doit aller chercher l'argent ailleurs!

Je me réfère à une déclaration faite par votre leader, que j'ai ici en anglais, on dit que le *Crow rate* devrait demeurer tel quel. On y lit également ceci:

I am realistic enough to know that as time goes on and cost goes on, and I think farmers are realistic enough to see, that at some time they will look at increasing Crow, provided they will receive the same legislative statutory protection they now have.

It was an interview of May 20, 1983, on CBC. How can you manage that statement by your leader, when you said that we stay the Crow rate as it is?

**The Chairman:** Who wishes to reply? Mr. Engel?

**Mr. Engel:** Thank you, Mr. Chairman. I will start with the first half, and I will let my colleague respond to the statement made by Mr. Blakeney.

I was at a parliamentary study conference that was held in Winnipeg last year and met some of your colleagues there, and had a very enjoyable time, but also learned something. I had an economist from the University of Manitoba apply the Snavely formula to my farm; I farm 10 quarters of cultivated land in southern Saskatchewan. If you apply Snavely's formula of costing, like the CPR allows, do you know how much I would get for a bushel of wheat last year, in last year's numbers, that is 1982, not 1983? Thirty dollars a bushel I needed, on my farm, to break even like Snavely gave the formula to CPR. When you take the investment of the land and the cost of production, plus some 20% over plus a little wages, it would give me \$30 a bushel for wheat but, my friend, I only get \$4. Somewhere I am out 800%. I think, when you talk about who would be able to pay that additional tax . . . if the same proper taxing formula were applied, I think we would

## [Traduction]

Mr. Chairman, I refer to the brief submitted by our witnesses whom are NDP members of Parliament. At page 18, it says we should leave the *tarif du Nid-de-Corbeau*

tel qu'il est dans la loi. Plus loin vous dites, à l'article 4, le paiement par le gouvernement d'une subvention au transport aux chemins de fer . . .

Regarding this situation, you say we should leave the *tarif du Nid-de-Corbeau* as it is. Certainly you are aware of the figures contained either in the Snavely report or the Gilson report regarding losses that the rail companies have sustained for several years. Since you have been Saskatchewan government members for several years, you know very well that if status quo is adopted in the matter of the Crow rate, there will be financial losses. But even then, you say that the payment should be to the railways. It was the government that collected all the taxes from the Canadian citizens. On the other hand, due to losses sustained by rail companies, and statistics establish that grain transport accounts for 18% to 20% of the goods being hauled, they only get a 3% revenue in exchange. So in a case like this, it must look for money elsewhere!

I refer to a statement of your leader, that I have here in English. It says that the *tarif du Nid-de-Corbeau* should stay as it is. It also says this:

Je suis assez réaliste pour savoir qu'à mesure que le temps passe et que les coûts augmentent, et je pense que les fermiers sont assez réalistes pour le voir, il faudra qu'ils envisagent à un moment donné une augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau à la condition d'obtenir la même protection législative qu'ils ont actuellement.

C'était une entrevue accordée le 20 mai 1983 à la SRC. Comment pouvez-vous concilier cette déclaration faite par votre chef et vos propos, lorsque vous dites qu'il faut laisser le tarif du Nid-de-Corbeau comme il est?

**Le président:** Qui répondra? Monsieur Engel?

**M. Engel:** Merci, monsieur le président. Je vais répondre à la première partie de la question et je laisserai à mon collègue le soin de répondre à la déclaration faite par M. Blakeney.

L'année passée, j'ai assisté à une conférence parlementaire tenue à Winnipeg où j'ai rencontré certains de vos collègues. Je me suis bien amusé mais j'ai aussi appris quelque chose. J'ai demandé à un économiste de l'université du Manitoba d'appliquer la formule de Snavely à ma ferme. Je cultive dix quarts de section de terre dans le sud de la Saskatchewan. Si vous appliquez la formule de Snavely pour l'attribution des coûts, comme le fait le CP, savez-vous combien j'aurais touché par boisseau de blé l'année passée, c'est-à-dire, combien je toucherais en monnaie de 1982 et non pas de 1983? J'aurais besoin de \$30 le boisseau, sur ma ferme, pour être rentable selon la formule appliquée par Snavely à CP. Si vous tenez compte de l'investissement que représente la terre et du coût de la production, et que vous ajoutez 20 p. 100 en salaires, vous arrivez à \$30 le boisseau de blé, mais, mon ami, je reçois seulement \$4. Je perds quelque part 800 p. 100. Je pense,

## [Text]

get the money back from the railways, because somewhere along the line, those costing formulas do not work.

I do not know of a farmer that is getting any return on his investment. Today, in my constituency, I will wager that over 25% of the farmers there—and I have had a quota book for 30 years; I have been actively involved in farming for 30 years—I would say that 25% of the farmers are not making their cost of production. They are not clearing their expenses. When you take a \$10,000 bill for just trying to kill wild oats, and you look at your fields and they are still white with wild oats, you know, it is costing us a lot of money to produce a bushel of grain. And to tell us, as farmers, that we have to pay five times Crow and then 12 times Crow so that CPR can make money, when you know that if they would be farming they would be getting \$30 a bushel for their grain, it is very frustrating. It is very frustrating. So I think when you talk about applying a formula, get a good accountant to apply that same formula to the average farmer, and see who has the ability to pay and where it is really at. I think that makes a difference.

The story I tried to tell is, we were at that conference and the railway companies were both making this claim that they were not getting the cost of their fuel. They were not even getting the cost of their fuel to haul their grain. They took us through the Symington Yards, and I saw an engine filling up fuel, and they told me that engine holds 3,500 gallons, and so on. Well, that engine—from the computer we can get the numbers—came from Melville to Winnipeg, which is half the distance of the Crow rate. If they were not getting the cost of their fuel . . . I think we had the number down as \$21 a gallon that they would be paying for their fuel, because that is what they were getting. Even a half a cent a bushel a mile, when you have a big long train, and each car holds 3,000 bushels and pulls 160 cars, at half a cent a bushel a mile, it does not take long to figure out how much he is getting a mile to go down the track. And we are supplying the cars to haul the grain, we are paying for upgrading the railway, and we are paying for all the expenses of fixing the track; and they put a couple of guys on an engine and tote that car along and make a half a cent a bushel a mile, when each car holds around 3,000 bushels. They are making some money, and hauling wheat at the Crow rate.

Now, sure they would like to abandon some of the branch lines where they cannot get a lot of cars. Some of the points down in my constituency would only hold 20 cars, and they have to go slowly to get up to a distribution point where they can move more cars and assemble them. But, putting the whole picture together, we think that Snavelly overcosted the cost allowance, is the basic assumption I make from that point of view.

## [Translation]

lorsque vous dites qui serait en mesure de payer cette taxe supplémentaire, que si la même formule appropriée de taxation était appliquée, je pense que les chemins de fer nous rembourseraient l'argent parce qu'il y a quelque chose qui cloche dans ces formules pour l'attribution des coûts.

Que je sache aucun fermier n'obtient de rendement du capital qu'il a investi. Aujourd'hui dans mon comté, je parie que plus de 25 p. 100 des fermiers, et je tiens un carnet de contingents depuis trente ans, en fait je m'intéresse à l'agriculture depuis trente ans, et je dirais que 25 p. 100 des fermiers ne font pas leur coût de production. Ils ne couvrent pas leurs dépenses. Lorsque ça vous coûte \$10,000 juste pour essayer de vous débarrasser de l'avoine sauvage et que vous regardez vos champs blanchir à nouveau à cause de cet avoine sauvage, vous savez, ça coûte très cher à produire un boisseau de grain. Se faire dire ensuite qu'à titre de fermiers, nous devons payer cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau et ensuite douze fois le tarif du Nid-de-Corbeau pour que CP puisse réaliser des profits en sachant que s'ils étaient des fermiers, ils obtiendraient \$30 le boisseau pour leur grain, est très frustrant. Très frustrant. Alors quand vous parlez d'appliquer une formule, demandez à un bon comptable d'appliquer cette même formule au fermier moyen et voyez qui peut payer et où se situe véritablement le centre du problème. Je pense que cela fait une différence.

Ce que je veux dire, c'est qu'à la conférence les deux compagnies de chemin de fer prétendaient toutes les deux qu'elles n'arrivaient pas à couvrir le coût du carburant. Elles n'arrivent même pas à couvrir le coût du carburant nécessaire pour transporter le grain. Ils nous ont amené à Symington Yards où j'ai vu un engin faire le plein de carburant, ils m'ont dit qu'il contenait 3,500 gallons, etc. Eh bien, cet engin (nous pouvons obtenir les chiffres de l'ordinateur) avait parcouru la distance qui sépare Melville de Winnipeg, ce qui représente la moitié de la distance du Nid-de-Corbeau. Si les compagnies n'arrivent pas à couvrir le coût de leur carburant . . . je pense que nous avons noté qu'il faudrait qu'elles paient le carburant \$21 le gallon car c'est ce qu'elles recevaient. Même en supposant qu'elles ne reçoivent qu'un demi-cent le boisseau par mille, lorsque vous avez un train long qui tire 160 wagons et que chaque wagon contient 3,000 boisseaux, même à un demi-cent le boisseau par mille, ce n'est pas difficile d'évaluer combien les compagnies reçoivent pour mettre le train sur les rails. Et nous fournissons les wagons pour transporter le grain, et nous payons pour l'amélioration du système ferroviaire, et nous payons toutes les dépenses engagées pour mettre en place les voies. Elles placent deux personnes dans l'engin qui tire le wagon et touchent un demi-cent le boisseau par mille, alors que chaque wagon contient environ 3,000 boisseaux. Elles font de l'argent en transportant le blé au tarif du Nid-de-Corbeau.

Maintenant, évidemment elles aimeraient abandonner certains embranchements sur lesquels elles ne peuvent ramasser beaucoup de wagons. Dans certains coins de mon comté, il est impossible de tirer plus de 20 wagons et il faut se déplacer lentement jusqu'à un poste de couplage où davantage de wagons peuvent être tirés et où ils peuvent être rassemblés. Mais si l'on examine l'ensemble de la situation, nous pensons que Snavelly a surestimé l'allocation des coûts. C'est ce que j'en retiens surtout.



[Texte]

**The Chairman:** M. Dubois.

**Mr. Dubois:** I think maybe Mr. Lingenfelter would have some response to the statement by his leader, no?

**Mr. Lingenfelter:** Mr. Chairman, I find it interesting, this statement he quotes. I do not know where he got it from. I would be interested in knowing his source, the date and source that he got it from. The leader of the New Democratic Party in Saskatchewan has often and consistently said that if the railways can prove they are losing money hauling grain, they should take it from their empire they have built over the years; failing that, if they can convince the federal government that they need more money, it should be paid for out of the federal coffers to the railways. I have never seen in print, or in writing, or heard him say that the Crow rate should be changed and the farmer should pay more. I would very much like proof of that, because I have never seen it.

**Mr. Dubois:** So, Mr. Chairman, it is a CBC interview on May 20, 1983; that is the source I have. But Mr. Engel or the other one, if I understand correctly . . .

**The Chairman:** Last question.

**Mr. Dubois:** —you do not believe that the railway companies lost money with grain transportation, is my other question.

• 2010

Do you also have some statistics about the situation we talk about in the bill and the statement by the railway companies that they intend to invest \$16.5 million here in the west, which will give a lot of work to people and give the potash and coal industries the opportunity to send their merchandise to the east or midwest? They think it will be a good investment for western Canada, including the situation to send the grain to eastern Canada in a better and faster manner. Do you think this will be a proper situation for western Canada for the government and the railroad companies to invest a lot of money here in western Canada to change the situation? Many people said before you that it is a bad situation right now in the west concerning agriculture, but if we put a lot of money like that you will be in the power and the government for some time. So do you think this will be important for the west to have a lot of money that we want to invest, including the money the government will put to double tracking and to buying some hopper cars?

**Mr. Engel:** Mr. Chairman, in Saskatchewan you will be familiar with the programs we had in place when we developed the Saskatchewan Potash Corporation. We went into joint venture. Some mines we bought out in development of uranium; some were joint venture. Do you feel as a member of the government in power that it is wise to invest that kind of

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Je pense que peut-être M. Lingenfelter pourra répondre à la déclaration faite par son chef, non?

**M. Lingenfelter:** Monsieur le président, je trouve intéressante la déclaration qu'il a citée. Je ne sais où il l'a prise. J'aimerais connaître la source, la date et la source de cette citation. Le chef du Nouveau Parti Démocratique en Saskatchewan a déclaré souvent et avec esprit de suite que si les chemins de fer prouvaient qu'ils perdaient de l'argent à transporter le grain, ils devraient puiser à même les ressources des empires qu'ils se sont bâtis au fil des ans. Sinon, s'ils arrivent à convaincre le gouvernement fédéral qu'ils ont besoin de plus d'argent encore, ces sommes devraient être tirées des coffres fédéraux et leur être versées. Je ne l'ai jamais entendu dire que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être modifié ni que le fermier devrait payer davantage, et je n'ai jamais vu de publication, ni d'écrit en ce sens. J'aimerais beaucoup que l'on prouve qu'il a fait cette déclaration parce que je n'ai jamais vu ça.

**M. Dubois:** Bon, monsieur le président, il s'agit d'une entrevue accordée à la SRC le 20 mai 1983. C'est ma source. Mais, M. Engel ou l'autre représentant, si je comprends bien . . .

**Le président:** Dernière question.

**M. Dubois:** . . . vous ne pensez pas que les compagnies de chemins de fer aient perdu de l'argent en transportant du grain. C'est mon autre question.

Avez-vous également quelques données statistiques en ce qui concerne la situation mentionnée dans le projet de loi et la déclaration des compagnies ferroviaires suivant laquelle elles ont l'intention d'investir 16.5 millions de dollars ici dans l'Ouest, ce qui aura pour effet de créer de nombreux emplois et de permettre aux industries de la potasse et du charbon d'écouler leurs produits vers l'Est ou le Midwest? Elles considèrent qu'il s'agit d'un bon investissement pour l'Ouest du Canada, y compris le transport amélioré et plus rapide des céréales vers l'Est du Canada. Pensez-vous qu'il est plus avantageux pour l'Ouest du Canada que le gouvernement et les sociétés ferroviaires investissent beaucoup d'argent dans l'Ouest du Canada afin de corriger cette situation? Plusieurs personnes avant vous ont déclaré que l'agriculture dans l'Ouest est déjà en mauvaise posture mais que si l'on investit beaucoup d'argent de cette façon vous serez près du pouvoir et du gouvernement pour quelques années à venir. Par conséquent, pensez-vous qu'il est important pour l'Ouest de recevoir beaucoup d'argent que nous sommes disposés à investir, y compris les sommes que le gouvernement s'est engagé à verser pour le dédoublement des voies et l'achat de wagons-trémies?

**M. Engel:** Monsieur le président, vous êtes sans doute au courant des programmes qui ont été établis en Saskatchewan lorsque nous avons créé la *Saskatchewan Potash Corporation*. Il s'agissait d'une participation conjointe. Nous avons exproprié certaines mines d'uranium. Certaines mines étaient exploitées conjointement. Pensez-vous, en tant que membre du

[Text]

money with no strings attached and no control? Would you not be better off with an equity position? With the amount of money you have already invested, why does the Government of Canada not own the railbeds and let joint running rights and supervize who uses the track and have the thing used so that it would be equitable to everybody?

We have sufficient trackage there. If you could use the CN to go one way and the CP another way, there is lots of room. You have paid for building them up anyway; why do you not maintain ownership of them and charge the railway companies usage for running across that track and toting the cars we own? Saskatchewan bought 1,000 cars; Alberta bought 1,000 cars; the Canadian Wheat Board as farmers own what, 2,700 or more—I am not sure just how many are involved, but it is about 2,700. I do not have those numbers here, but we own the cars. Charge them so much for toting them, and you would make on the money you are investing; you would have some control. But just to give it to the railway it is lost; they will take it and buy another shopping centre.

**Mr. Dubois:** So you are trying to tell me that the railroad system is efficient enough right now in the west?

**Mr. Engel:** Say that again; I did not catch the question.

**Mr. Dubois:** Do you think that right now the railroad system has enough efficiency to send all the merchandise—right now, with the track we have?

**Mr. Engel:** If you run it on two separate entities—that the CN jealously use their line and the CP jealously use theirs—then we do not have enough. If Mr. Lusney and I farm together and we will not share our equipment, then we need double the equipment, but if . . .

**The Chairman:** I think you have answered the question, Mr. Engel.

Mr. Mazankowski, on a point of clarification; then I want to deal with a procedural matter.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Engel, could you just perhaps help me out? You just said that perhaps the government should own the railbeds. Is that consistent with your recommendations five and six? You are calling for the nationalization of the railroads, you are calling for equity investment, but now you have thrown in a new component. You said that the government could own the roadbeds and charge the railways running rights. I think you really have three different propositions on the table there.

[Translation]

gouvernement au pouvoir, qu'il serait sage d'investir cette somme d'argent sans conditions et sans pouvoir exercer un certain contrôle? Ne serait-il pas plus avantageux pour vous de participer aux bénéfices? Compte tenu des sommes d'argent que vous avez déjà investies, pourquoi le gouvernement du Canada ne serait-il pas propriétaire des plates-formes de voies ferrées? Pourquoi n'imposerait-il pas les droits de circulation et ne surveillerait-il pas les usagers des voies ferrées et faire en sorte que tous y trouvent un avantage?

Nous avons suffisamment de voies ferrées. Il y a suffisamment d'espace pour permettre au CN d'utiliser la voie ferrée dans une direction et au CP de l'utiliser dans l'autre direction. De toute façon, vous en avez assumé les coûts de construction. Pourquoi ne pas conserver la propriété des voies ferrées et faire payer par les compagnies ferroviaires l'utilisation des voies ferrées pour traîner les wagons qui nous appartiennent? La Saskatchewan a acheté 1,000 wagons. L'Alberta en a acheté 1,000 également. En tant que société agricole, la Commission canadienne du blé en possède quelque 2,700 ou plus—je ne suis pas certain combien exactement de wagons lui appartiennent, mais il y en a environ 2,700. Je n'ai pas les chiffres avec moi mais les wagons nous appartiennent. Si vous leur imposez un certain montant pour le transport des wagons, vous pourrez tirer profit des sommes que vous aurez investies et vous pourrez exercer un certain contrôle. Si vous ne faites que remettre cette somme aux compagnies ferroviaires, cet argent sera perdu. Les compagnies ferroviaires s'en serviront pour acheter un autre centre d'achats.

**M. Dubois:** Alors vous me dites que le système ferroviaire dans l'Ouest est adéquat à l'heure actuelle?

**M. Engel:** Voulez-vous répéter la question? Je ne l'ai pas bien comprise.

**M. Dubois:** Pensez-vous qu'à l'heure actuelle le système ferroviaire est assez efficace pour transporter toute la marchandise—avec les voies ferrées dont nous disposons à l'heure actuelle?

**M. Engel:** Dans la mesure où les deux voies sont empruntées séparément—le CN utilisant jalousement sa voie et le CP gardant jalousement la sienne—le système ferroviaire actuel est insuffisant. Si M. Lusney et moi-même sommes associés dans une entreprise agricole et que nous ne partageons pas notre machinerie, il sera nécessaire de dédoubler la machinerie, mais si . . .

**Le président:** Je crois, monsieur Engel, que vous avez bien répondu à la question qui vous a été posée.

Mr. Mazankowski veut obtenir des précisions. Je voudrais ensuite traiter d'une question de procédure.

**M. Mazankowski:** Pouvez-vous m'expliquer quelque chose, monsieur Engel? Vous venez de suggérer que le gouvernement pourrait être le propriétaire des plates-formes de la voie ferrée. Est-ce que cela correspond à vos recommandations cinq et six? Vous proposez la nationalisation des compagnies ferroviaires de même que l'achat d'actions mais voici qu'à présent vous proposez autre chose. Vous avez dit que le gouvernement pourrait devenir propriétaire des plates-formes des voies ferrées et imposer des droits de circulation aux compagnies



[Texte]

**Mr. Engel:** If you look at point five, public investment in the upgrading of the rail capacity in return for equity return for the investment, I suggested one possible way of equity in the CPR would be that you would own the railbeds.

**Mr. Mazankowski:** Own the roadbeds, you mean.

**Mr. Engel:** Yes, the railway. You have paid for them; you have built them, upgraded them. You have paid for them, but you do not have them.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Dubois:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** A point of order, Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Yes. I want to be sure to give you the right information. When I quoted the declaration of Mr. Blakeney I said May 20, 1983. It is a typographical mistake. It is 1977, not 1983.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dubois, for correcting the record.

In view of the procedural arguments that were raised a few moments ago, I might cite *Beauchesne* to you. Citation 621, paragraph 1:

A committee can only consider those matters which have been submitted to it by the House.

And paragraph 2:

A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the Order of Reference. Bourinot, p. 469. In the case of a committee upon a bill, the bill committed to it is itself the Order of Reference to the committee, which must report it with or without amendment to the House.

This is from the fifth edition of *Beauchesne*, the latest edition. So I hope that will settle that.

Now, I must tell the committee as well that we have six other witnesses to appear before the committee.

**Mr. Lingenfelter:** Mr. Chairman, if I could, on your point of order: What is the time limit on the committee reporting back?

**The Chairman:** On September 12.

We have six other witnesses. The normal adjournment time is 10.00 p.m. In fairness to the other witnesses, I would propose to call upon Mr. Hovdebo who would be the final questioner on this round.

Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I just want to have your opinion on whether you think there is a consensus on the keeping of the Crow in Saskatchewan. Is it a general consensus, in your opinion?

[Traduction]

ferroviaires. À mon avis, ces trois propositions sont fort différentes.

**M. Engel:** Si vous vous reportez au cinquième point, soit l'investissement de capitaux en vue d'améliorer le potentiel des chemins de fer en contrepartie d'une participation aux bénéfices, j'ai proposé qu'une façon de participer aux bénéfices du CP était de devenir propriétaire des accotements de la voie ferrée.

**M. Mazankowski:** Vous voulez dire propriétaire des plates-formes de voies ferrées.

**M. Engel:** Oui, c'est exact. Vous les avez payées. Vous les avez construites et améliorées. Vous les avez payées mais vous n'en êtes pas propriétaire.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**M. Dubois:** Une question de Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Une question de Règlement, monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Oui. Je ne voudrais pas vous induire en erreur. Lorsque j'ai cité la déclaration de M. Blakeney, j'ai mentionné le 20 mai 1983. Il s'agit d'une faute typographique. C'est 1977 et non 1983.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Dubois, d'avoir corrigé le procès-verbal.

Compte tenu des arguments touchant la procédure qui ont été soulevés il y a quelques minutes, je me permets de vous citer ce passage de *Beauchesne*, au paragraphe 1 de l'article 621:

Un comité ne peut étudier que des questions qui lui ont été déférées par la Chambre.

Au paragraphe 2:

Le comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi et ne saurait y déroger. Bourinot p. 469. Dans le cas d'un comité spécial chargé de l'examen d'un bill, ce bill constitue par lui-même l'ordre de renvoi, et le comité doit en faire rapport à la Chambre, avec ou sans modification.

Ce passage est de la cinquième édition de *Beauchesne*, soit la dernière édition. J'espère que cela règle la question.

Je dois également informer le comité que six autres témoins sont censés comparaître devant le comité.

**M. Lingenfelter:** Si vous me permettez, monsieur le président, sur votre question de Règlement: quand le comité doit-il faire rapport à la Chambre?

**Le président:** Le 12 septembre.

Nous avons six autres témoins. Normalement, l'ajournement est fixé à vingt-deux heures. Pour être juste envers les autres témoins, je laisse la parole à M. Hovdebo qui sera le dernier à poser des questions.

Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord savoir s'il y a, selon vous, consensus d'opinion sur le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau en Saskatchewan. Selon vous, l'opinion est-elle unanime?

[Text]

**Mr. Lusney:** Yes, I would have to say that I think the consensus in Saskatchewan is that the Crow remain in statute and not be changed.

**Mr. Hovdebo:** If there is this kind of a consensus in Saskatchewan, is this consensus fully reflected in the Saskatchewan legislature, of which you are a part?

**Mr. Lusney:** Yes, it is. It certainly was. There was a resolution passed in the legislature that the Crow remain in statute and no changes be made to it. It was passed unanimously.

**Mr. Hovdebo:** That is good. So we can expect then to have that kind of a profession from the government when they appear.

Could you give us some indication of what you think is going to be the effect of the cap that is in this legislation on the whole basis of freight rates?

**Mr. Lusney:** Well, for one thing the cap that is on there, when you are looking at 31 million tonnes we have pretty well reached that now. So what it means is that the farmer is going to be paying the total amount to that transportation of grain. He is the one who is going to have to bear that cost, and when he has to bear that cost I think it is very reasonable to expect that you are going to see a lot of farm bankruptcies. You see a lot of them now, and you are going to see a lot more if that ever comes about.

The farmers, as was mentioned by my colleague, are not making their cost of production right now. They are in debt; that is the only way they are able to produce. If they have to start paying to ship grain that is used for export purposes in our balance of trade, then they are the ones who are being asked by the country to bear the brunt of our mismanaged economy. That is what has happened. I do not think it is fair that the farmer should be the only one who is asked to pay this cost when nobody else in the country is asked to pay a similar cost.

**Mr. Hovdebo:** Just to get a little more specific on that, in your understanding of the legislation, is the cap going to be—I guess it is relative to the safety net as well—is the cap going to be put on above the safety net or before the safety net is put into effect? And what is going to be the effect of the safety net? How is it going to affect the freight rate?

• 2020

**The Chairman:** Mr. Engel.

**Mr. Engel:** Mr. Chairman, my understanding of that is that the safety net would apply on the first 31.1 tonnes and would not apply above that. I am not positive on that. I feel that what the cap does, especially when you are adding other crops without extending the cap—I believe the other crops should be covered. I think it is imperative that all crops that are grown in the farming sector be covered under the Crow agreement. But the more crops you introduce into that agreement, it lowers the amount of wheat you are going to be able to deliver under the

[Translation]

**M. Lusney:** Oui, selon moi il y a consensus d'opinion en Saskatchewan suivant lequel le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être prévu par la loi et ne devrait pas être modifié.

**M. Hovdebo:** Si telle est l'opinion générale en Saskatchewan, la législature de la Saskatchewan, dont vous faites partie, partage-t-elle complètement cette opinion?

**M. Lusney:** Oui, tout à fait. La législature a adopté une motion en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau dans la loi sans aucune modification. Cette motion a été adoptée unanimement.

**M. Hovdebo:** Très bien. On peut donc s'attendre à ce que le gouvernement fasse une déclaration semblable lors de sa comparution devant ce comité.

Pouvez-vous nous donner quelque idée de ce que sera, selon vous, la conséquence du plafond prévu par ce projet de loi sur l'ensemble des tarifs-marchandises?

**M. Lusney:** Tout d'abord, en ce qui a trait au plafond prévu dans le projet de loi, nous avons déjà presque atteint ce plafond de 31 millions de tonnes. Cela veut dire que le fermier devra payer le plein montant pour le transport des céréales. C'est lui qui devra supporter le coût. Comme c'est le fermier qui doit supporter les coûts, je pense qu'on peut raisonnablement s'attendre à de nombreuses faillites d'entreprises agricoles. Il y en a déjà plusieurs et si ce projet de loi est adopté, il y en aura plusieurs autres.

Comme l'a mentionné mon collègue, à l'heure actuelle, les fermiers ne gagnent pas suffisamment d'argent leur permettant de supporter les coûts de production. Ils sont endettés et c'est pour eux la seule façon de continuer à produire. S'ils doivent commencer à payer les coûts de transport des céréales qui sont destinées à l'exportation dans notre balance commerciale, ce sont eux qui se voient donc demander par leur pays de porter le poids de la mauvaise gestion de notre économie. C'est cela la conséquence. Je pense qu'il n'est pas juste que le fermier soit le seul à payer ce prix alors que personne dans ce pays n'est tenu de payer le même prix.

**M. Hovdebo:** Pour approfondir un peu le sujet, d'après ce que vous avez perçu du projet de loi, le plafond sera-t-il—je pense que cela concerne également le filet de sécurité—le plafond sera-t-il plus élevé que le filet de sécurité au sera-t-il fixé avant que le filet de sécurité ne soit en vigueur? Quel effet aura le plafond sur le filet de sécurité? Comment cela affectera-t-il le tarif-marchandises?

**Le président:** Monsieur Engel.

**M. Engel:** Si j'ai bien compris, monsieur le président, le filet de sécurité s'appliquerait aux 31,1 premières tonnes, et pas au-delà. Je n'en suis pas sûr. J'estime que le plafond, surtout si l'on ajoute d'autres récoltes sans augmenter le plafond... je crois que les autres récoltes devraient être visées. Je pense qu'il est essentiel que toutes les récoltes provenant du secteur agricole soient visées par l'entente du Nid-de-Corbeau. Mais si l'on augmente le nombre de récoltes visées par cette entente, cela diminue la quantité de blé que l'on peut produire confor-



## [Texte]

cap. I think that further discourages an incentive to produce and to become efficient. I think it is a serious blow to the farmers, who are the most efficient producers in the world, right here in Saskatchewan.

**Mr. Hovdebo:** To go back to the safety net again, is your understanding of that particular piece of the legislation... is the effect of that safety net going to have any effect on what you as a farmer produce?

**Mr. Engel:** I fertilize and seed about one-third of my land on second crop rotation. In our district down in southern Saskatchewan, the long-term principle has been to grow half-and-half; we seed half and summer fallow half, and the next year we seed the other half. In the last 10 years I have developed a crop rotation program with deep banding in fall and fertilizing and some input costs; I can seed almost a third more. But if there is a cap on there, I am not going to spend \$21 or \$25 an acre to seed stubble. If I am going to be penalized and pay freight on that additional grain I grow, I will go back to half-and-half and likely will sell less wheat but return as much profit maybe.

I think all of Canada is going to be short-changed, because the amount of money that is contributed by grain on the export market to the gross national product I think will be seriously affected. Some time ago, your government told us to go onto this program called Operation Lift when you first started talking about user pay policy. We were paid not to grow grain. Two years later they came back and said: Grow twice as much; we are out of grain. Since that time is when I have been fertilizing and growing as much as I can, and I have always been able to sell it.

As bad as Operation Lift was, this one is worse. I think if you fellows go back to Ottawa and implement this piece of legislation, it is going to deal a worse blow than Operation Lift did, because during the Lift period farmers had put their land out of production and summer fallowed it two years in a row and had the topsoil land on their neighbours' farms. It can dry and blow on the open prairies. For those of you who are not familiar with what it looks like, down home I can get up on a hill and see 20 miles any which way from my farm. It is flat; there are no trees in the way or anything. If you leave your land open, it is going to move when the wind hits it. This is what happened in Operation Lift, when we were summer fallowing more than we should.

You instigate a program where our neighbours and our young people particularly and those that have not been farming for 30 years are going to be penalized. With that extra freight cost by year 2000, there are going to be a lot of farmers in big trouble. Equipment dealers are not selling their equipment. It is backing up now. That is going to back up all the way to Ontario, where you are producing it. I can make you

## [Traduction]

mément au plafond, ce qui, selon moi, décourage la productivité et l'efficacité. Je pense qu'il s'agit d'une atteinte très grave aux cultivateurs de la Saskatchewan, qui sont les meilleurs producteurs au monde.

**M. Hovdebo:** Revenons au filet de sécurité. Suivant la façon dont vous interprétez ce texte législatif... croyez-vous que ce filet de sécurité aura des effets sur votre production en tant que cultivateur?

**M. Engel:** Habituellement, je fertilise et j'ensemence environ un tiers de ma terre par rotation après la seconde coupe. Dans notre région, dans le sud de la Saskatchewan, la méthode traditionnelle consistait à assoler la terre en deux moitiés. On ensemencait la première moitié et on mettait l'autre en jachère. L'année suivante, on ensemencait cette seconde moitié. Au cours des dix dernières années, j'ai établi un système de rotation des cultures par épandage d'engrais en bandes et en couverture, ce qui entraîne certaines dépenses. J'arrive ainsi à ensemencer près d'un tiers de plus. Mais si l'on établit un plafond à cet égard, je ne dépenserai pas 21 \$ ou 25 \$ l'acre pour planter du chaume. Si je dois subir un préjudice et payer le transport du supplément de grain que je produis, je préfère revenir à l'ancienne méthode. Je vendrai moins de blé, mais j'en tirerai sans doute autant de profits.

Je pense que l'économie globale du Canada en souffrira, dans la mesure où la part du produit national brut correspondant au grain sur le marché de l'exportation sera considérablement réduite. Il y a quelques années, le gouvernement nous a dit de participer au programme appelé «*Operation Lift*», lorsqu'il a commencé à discuter de la politique du paiement par l'utilisateur. Moins on produisait et plus on nous payait. Deux ans plus tard, on nous a dit de doubler notre production parce qu'on manquait de grain. Depuis cette époque, je fertilise et je produis le plus possible, et j'ai toujours réussi à vendre ma production.

Mais si mauvais que fût le programme «*Operation Lift*», celui-ci est encore pire. Je pense que si les membres du Comité retournent à Ottawa afin d'adopter ce texte de loi, les conséquences seront encore plus graves que celles du programme «*Operation Lift*». En effet, pendant la durée de ce programme, les cultivateurs avaient rendu leur terre impropre à la production, puis l'avaient laissée en jachère pendant deux années de suite. La couche arable a été emportée vers les terres voisines. Vous savez, le vent est fort et sec en pleine prairie. S'il y en a parmi vous qui ne connaissent pas cette région, chez moi, lorsque je monte sur une colline, je peux voir à vingt milles de distance dans toutes les directions. La terre est plane. Il n'y a ni arbre ni quoi que ce soit d'autre. Et lorsqu'on laisse la terre sans protection, le vent la déplace. Voilà ce qui s'est produit lors du programme «*Operation Lift*», parce qu'on a laissé la terre en jachère plus longtemps qu'il ne fallait.

Vous voulez mettre en oeuvre un programme qui portera préjudice à nos voisins et surtout aux jeunes, de même qu'à ceux qui ne sont pas cultivateurs depuis trente ans. À cause des coûts de transport supplémentaires, d'ici l'an 2000, de nombreux cultivateurs se trouveront dans des situations très difficiles. Les vendeurs de matériel agricole n'arrivent pas à vendre leurs machines. Cet engorgement se fera sentir jusqu'en

[Text]

that promise, because the equipment yards in Saskatchewan are full.

We are running back into another 1971, when the dealers were in big trouble. If you want to know what trouble is all about, you come with me and travel around. I will take you to the John Deere and Case dealers around southern Saskatchewan and show you a lot full—one guy has 46 tractors in a small town in my buddy's constituency here, and they are not selling. Somebody is going to be paying interest on them next year and the year after. It is bad news. And you are telling us here that we are supposed to pay more freight.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Last question, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Just a matter of interest, Mr. Engel, you indicated earlier and then again now that you were unable to move grain at one time. Can you just for the record tell us whether the reason for not being able to move grain at that time was lack of rolling stock, or inability to transport, or was it the lack of market?

**Mr. Engel:** Oh, it was definitely the lack of markets, Mr. Hovdebo. In those days they were hauling the grain with boxcars that they had to put grain doors in. There was no problem with boxcars, it was just that the elevators were plugged right back. Nobody was moving it; the wheat was not selling abroad. The best transportation system in the world, if the Canadian Wheat Board is going to be hamstrung and does not have the liberty to move and sell and operate in a very efficient manner . . . your double tracking or whatever is going to happen is not going to help the farmer at all if there is no market there for his grain.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Thank you. Mr. McKnight, five minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

On a point of clarification, Mr. Engel, you earlier, I think—in a reply to a question or in the summation in your brief, in your summary—stated that you were in favour of variable rates for off-season and weekend loading.

**Mr. Engel:** No, Mr. Chairman, I never indicated or hinted or said in any way, shape, or form, that I was.

**Mr. McKnight:** That is fine. I asked for clarification.

**Mr. Engel:** I am not in favour of that at all.

**Mr. McKnight:** So you would disagree with the Saskatchewan Wheat Pool's brief that:

... the principle of variable rates in any form, their limitation to weekend and seasonal movements will not be opposed if they are uniformly applied to all producers.

You would disagree with that.

[Translation]

Ontario où l'on produit le matériel agricole. Vous pouvez me croire parce qu'en Saskatchewan, les dépôts de matériel sont déjà pleins.

On semble revivre la situation que l'on a connue en 1971, époque à laquelle les vendeurs de matériel agricole avaient de graves difficultés. Si vous voulez voir de quel genre de difficultés il s'agit, venez avec moi, et regardez autour de vous. Je vous emmènerai chez les concessionnaires John Deere et Case du sud de la Saskatchewan, et je vous montrerai des dépôts remplis . . . l'un d'entre eux détient actuellement 46 tracteurs dans une petite ville de la circonscription de mon ami, et il n'arrive pas à les vendre. Il faudra bien que quelqu'un paie les intérêts sur ces tracteurs l'année prochaine et l'année suivante. Cela s'annonce très mal. Et vous nous dites qu'il nous faudra payer encore plus pour le transport.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Dernière question, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** En passant, monsieur Engel, vous avez mentionné plus tôt, et vous venez de le faire à nouveau, qu'à une époque, vous aviez été incapable de transporter le grain. Pouvez-vous nous dire, à titre de renseignement, si cela était attribuable au manque de matériel roulant, à l'incapacité d'effectuer le transport, ou à l'état du marché?

**M. Engel:** Oh, cela était dû à l'état du marché, cela ne fait aucun doute, M. Hovdebo. À cette époque, on transportait le grain dans des wagons couverts dans lesquels il fallait mettre des portes pour le grain. Le transport par wagons couverts ne posait pas de difficultés, mais les éleveurs étaient engorgés. Personne ne déplaçait le grain parce qu'il ne se vendait pas à l'étranger. Même si l'on avait le meilleur système de transport au monde, si la Commission canadienne du blé n'est pas en mesure d'enlever le grain ni de le vendre, et n'arrive pas à fonctionner efficacement . . . le dédoublement des voies et tout ce que vous voulez faire ne seront d'aucune utilité pour le cultivateur si le grain ne peut être vendu sur le marché.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Merci. Monsieur McKnight, cinq minutes.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Afin de mettre les choses au clair, M. Engel, vous avez déclaré un peu plus tôt—je crois que c'est en réponse à une question ou lorsque vous avez résumé votre mémoire—que vous étiez en faveur de tarifs variables pour le chargement qui a lieu hors saison et les fins de semaine.

**M. Engel:** Non, monsieur le président, je n'ai jamais dit ni laissé entendre que j'étais d'accord avec cela.

**M. McKnight:** C'est bien. Je voulais mettre cela au clair.

**M. Engel:** Je ne suis pas d'accord avec cela du tout.

**M. McKnight:** Vous n'êtes donc pas d'accord avec le mémoire du *Saskatchewan Wheat Pool* qui énonce ce qui suit:

... nous ne nous opposerons pas au principe des tarifs variables, ni à son application limitée aux fins de semaine et de façon saisonnière, dans la mesure où ce principe est appliqué uniformément à tous les producteurs.

Vous n'êtes pas d'accord avec cela.



[Texte]

**Mr. Engel:** Yes. I would let the Wheat Pool speak for their own brief.

**Mr. McKnight:** I am just asking if you agree or disagree, that is all.

**Mr. Engel:** I disagree.

**Mr. McKnight:** In reply to another question—correct me if I am wrong—you were talking about the waste of what you and other taxpayers and constituents of yours perceived as waste on behalf of the railroads, the way they spent the money, and why would they be given this additional money. Was I correct in paraphrasing what you said?

**Mr. Engel:** What I said is that if I as a farmer and my neighbours could sell our grain and could have Snively as our accountant and price setter to determine what we get for our grain, we could run a pretty fancy operation. I would not have hesitated in trading combines this fall. I would have bought a new one.

**Mr. McKnight:** No, what you were saying, Mr. Engel, was something about a change in the popular line that was abandoned at Rocanville.

**Mr. Engel:** Coronach.

**Mr. McKnight:** The railroads had spent this money for a diversion.

**Mr. Engel:** The Province of Saskatchewan spent . . .

**Mr. McKnight:** So all in all, you feel the railroads handle their funds fairly reasonably and do not incur a lot of inefficient operations.

**Mr. Engel:** No, I do not agree with that at all. In fact, when we were talking about deferred maintenance they were getting \$75,000 a mile deferred maintenance. When a member sitting right here, my own member of Parliament, questioned them further on that, there was \$75,000 a mile they were getting and putting into the general revenue. The deferred maintenance was actually what it means—they deferred the maintenance of that track. They have not spent any money on it since the early 1950s, and that line they kept in.

**Mr. McKnight:** Then I find with you believing that, and then in your brief, where you tell us you feel the payments should go to the railroads . . . You think the railroads should receive the \$651 million, yet you are condemning them for the way they handle their funds, that they do not operate in an economical manner. You think they deserve a guaranteed income.

**Mr. Engel:** No, I do not. I am saying that a subsidy for transportation in this country, as far apart as we live, is in order. I do not think the producer should pay his own way. I do not believe that this country was developed on the philosophy of a user-pay policy.

[Traduction]

**M. Engel:** En effet. Je laisserai le *Wheat Pool* défendre son propre mémoire.

**M. McKnight:** Je vous demande seulement si vous êtes d'accord ou non, voilà tout.

**M. Engel:** Je ne suis pas d'accord.

**M. McKnight:** En réponse à une autre question, sauf erreur, vous avez parlé du gaspillage, de ce que vous et les autres contribuables de votre circonscription considérez comme du gaspillage de la part des compagnies ferroviaires, de la façon dont elles dépensent l'argent, et vous vous demandiez pourquoi on devrait leur donner ce supplément d'argent. Ai-je bien interprété ce que vous avez dit?

**M. Engel:** J'ai dit que si, en tant que cultivateurs, mes voisins et moi, nous pouvions vendre notre grain, et que Snively soit notre comptable et détermine le prix de notre grain, nous aurions un joli commerce. Je n'aurais pas hésité à remplacer ma moissonneuse-batteuse cet automne.

**M. McKnight:** Non, monsieur Engel, vous avez plutôt parlé du changement de la ligne de chemin de fer que l'on utilisait beaucoup à Rocanville et qui a été abandonnée.

**M. Engel:** Coronach.

**M. McKnight:** Les compagnies de chemin de fer avaient utilisé cet argent pour détourner la ligne.

**M. Engel:** La province de la Saskatchewan avait dépensé . . .

**M. McKnight:** En somme, vous êtes d'avis que les compagnies ferroviaires utilisent leur argent de façon assez raisonnable, et ne se livrent pas à des opérations futiles.

**M. Engel:** Non, je ne suis pas d'accord avec cela du tout. En fait, nous avons parlé d'entretien différé, et les compagnies touchaient 75 000 \$ le mille, à titre d'entretien différé. Lorsque mon député, qui est présent aujourd'hui, les a interrogées à ce sujet, on a révélé que ce montant de 75 000 \$ le mille s'ajoutait aux revenus généraux des compagnies. Le choix du terme entretien différé était approprié: les compagnies différaient l'entretien de la voie. Elles n'ont pas dépensé d'argent pour l'entretien de cette voie depuis le début des années 1950, et elles l'ont conservée.

**M. McKnight:** Je comprends ce que vous croyez, mais par contre, je lis dans votre mémoire que selon vous, les paiements devraient être versés aux compagnies de chemin de fer . . . Vous dites que les compagnies devraient toucher les 651 000 000 \$ et pourtant, vous condamnez la façon dont elles utilisent leur argent, et vous dites qu'elles ne fonctionnent pas de façon efficace. Vous semblez penser qu'elles ont droit à un revenu garanti.

**M. Engel:** Non, je ne pense pas cela. Je dis qu'étant donné les distances qui nous séparent dans ce pays, il y a lieu d'accorder des subventions pour le transport. Je ne crois pas que le producteur devrait être tenu d'assumer tous les frais de transport. Je ne crois pas qu'on ait mis notre pays en valeur en appliquant la politique du paiement par l'utilisateur.

[Text]

[Translation]

• 2030

I wish you would listen to the entire answer rather than just one phrase of it.

**Mr. McKnight:** Mr. Engel, if you would just let me continue, I asked if you feel that the subsidy—and it is in your brief—of \$651 million should be paid to the railroads.

**Mr. Engel:** There is a certain amount of money that the federal government is prepared to spend. I think if you pay that money to farmers, you will pay it to them for one or two years and after that the farmer will be accused of—crop prices will go up and we will produce good crops and the farmers will be accused of receiving a benefit of some kind or other that will not be related to transportation at all.

Maybe that will be great for Manitoba or somewhere like Mr. Murta's riding, where you can take a semi and haul grain to the lakehead as cheap as you can by rail, because maybe it is only a 400-mile haul or something. Then you are competing with the same kind of situation that exists in all our competitors around the world. Australia's grain is within 400 miles of the ocean. France's grain, Texas, no matter where you go, they do not have that huge distance to haul.

We are saying, to get our grain to market, if there is going to be a subsidy involved, pay it to the railway and guarantee performance. That is what we are saying: demand performance.

If you pay it to the farmer, he cannot demand anything. Nobody is going to listen to him. But if you have got a lump sum and you can say to the railway that you are going to negotiate with them, you are going to give them this money, then we are saying, give it to them in an equity position.

**Mr. McKnight:** That would be equity in the Canadian National too, I expect.

**Mr. Engel:** Exactly, as far as the roadbeds are concerned. The way the Canadian National is running, the kind of Crown corporation it is there, it would not have been one of the family Crown corporations of Saskatchewan because it just is not producing the way it should. The incentive is there to spend as much money as the CPR is spending.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Your last question, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I take it then that you would agree with the chairman of Canadian National's board, Mr. Horner, who felt that if it was paid to the farmers it could—I think the words are “if it is inscribed in legislation, it would tend to lead to cheating by farmers”.

**Mr. Engel:** I do not think I heard him say that.

J'aimerais que vous écoutiez toute ma question plutôt qu'une seule phrase.

**M. McKnight:** Monsieur Engel, auriez-vous l'obligeance de me laisser continuer? Je vous ai demandé si, d'après vous, il en est question dans votre mémoire, la subvention de 651 millions de dollars devrait être versée aux compagnies de chemin de fer.

**M. Engel:** Le gouvernement fédéral est prêt à dépenser un certain montant. Si vous versez cette somme aux fermiers, ceux-ci la recevront pendant un an ou deux et ils seront ensuite accusés de... le prix des récoltes augmentera, nous aurons de bonnes récoltes, et les fermiers seront accusés d'avoir reçu un avantage quelconque qui n'est aucunement relié au transport.

Ce sera peut-être avantageux pour le Manitoba ou pour quelque autre endroit, comme la circonscription électorale de M. Murta, où il est très économique d'utiliser une semi-remorque et de transporter le grain par chemin de fer jusqu'à l'embouchure du lac parce que la distance n'est que de quatre cent milles, par exemple. Vous êtes dans la même situation que celle qui existe ailleurs dans le monde. En Australie, le grain se trouve à quatre cent milles de l'océan. En France, au Texas, peut importe où vous allez, il n'y a pas ces énormes distances à franchir.

Puisque nous voulons que notre grain soit acheminé vers les marchés, si une subvention doit être accordée, nous suggérons de la verser aux compagnies de chemin de fer et de garantir ainsi les résultats. Nous disons: exigez des résultats.

Si vous faites le paiement au fermier, celui-ci ne pourra rien exiger. Personne ne l'écouterait. Mais si vous disposez d'une somme globale et que vous dites aux compagnies de chemin de fer que vous allez négocier avec elles et leur donner cette somme, nous suggérons que vous la leur donniez suivant les règles de l'équité.

**M. McKnight:** Je présume que ce principe s'appliquerait également au Canadien National.

**M. Engel:** Exactement, du moins en ce qui concerne les plates-formes de la voie. De la façon dont le Canadien National est géré et vu le genre de société de la Couronne qu'il constitue, celui-ci n'aurait jamais fait partie des sociétés de la Couronne de la Saskatchewan, car sa production n'est tout simplement pas celle qu'elle devrait être. La volonté de consacrer autant d'argent que le Canadien Pacifique existe.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Vous avez droit à une dernière question, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Je dois donc comprendre que vous êtes d'accord avec M. Horner, le président du Comité du Canadien National, qui estimait que si la somme était versée aux fermiers, cela pourrait... Je crois qu'il a dit textuellement que «si ce principe est inscrit dans la loi, il pourrait amener les fermiers à frauder».

**M. Engel:** Je ne crois pas l'avoir entendu dire cela.



[Texte]

**Mr. McKnight:** Well, he did say that. But I am asking if you would agree that that is one of the reasons that it should not be paid to the producers.

**Mr. Engel:** No. Do not put words in my mouth. I would not say that.

The farmers in Saskatchewan that I know are the most hardworking, industrious bunch of people anywhere in the world. I will match them against any worker of any kind, be it a factory owner or a white collar or blue collar worker or whatever. They are honest, hardworking people and they can make a living even if they do not get their cost of production. They figure out a way of making it, and they are surviving. There are some who are going to survive.

But if you strap them with an additional freight rate—the secret that the government is using by implementing a program that it can get in place before an election, that still does not cost them that much and that is not going to affect—they think the electability of it is not going to be so bad.

What we are really worried about are those who are sitting from Mr. Benjamin, that way, on Mr. Benjamin's right. What are you going to do if you form the next government? Will you withdraw this dastardly piece of legislation? Will you strike it from the books?

When we got elected, the first thing we did was remove some of the bad legislation; we took it off the books. There is a backlog of—what I am saying is, are you prepared to say that you will defeat—and if the committee chairman tells me that his rules are such that he has got to go ahead and report this bill—I do not think he could; if I were chairman of this committee, I am sure we could figure out a way that we would not implement this kind of piece legislation that affects so many people.

**Mr. McKnight:** If I could interject, Mr. Chairman. We operate under a standing order of the House of Commons . . .

**Mr. Engel:** I know.

**Mr. McKnight:** —that says that we report back by September 12.

**Mr. Engel:** Yes.

**Mr. McKnight:** If we are going to operate at all as a committee, those were the terms of reference that a majority . . .

**Mr. Engel:** What if you do not report back?

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Order, please!

**Mr. McKnight:** I have listened to you very quietly. Now if you could just listen to me for a moment, Mr. Engel.

We operate in a democracy, with a majority government. Now, if you want to convince the members of the government

[Traduction]

**M. McKnight:** Eh bien! il l'a dit. Je vous demande si vous reconnaissez que c'est l'une des raisons pour laquelle elle ne devrait pas être versée aux producteurs.

**M. Engel:** Non. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Je ne suis pas d'accord.

Les fermiers de la Saskatchewan sont les personnes les plus travailleuses, les plus adroites du monde entier. Je suis prêt à les comparer à n'importe quel travailleur, qu'il s'agisse d'un propriétaire d'usine, d'un col blanc, d'un col bleu ou de quelque travailleur que ce soit. Ce sont des personnes honnêtes et appliquées qui réussissent à gagner leur vie même si elles ne rentrent pas dans leurs coûts de production. Elles trouvent le moyen de se tirer d'affaire et parviennent à survivre. Certaines d'entre elles vont survivre.

Mais si on leur impose des frais de transport additionnels—la mesure dont le gouvernement se sert en secret pour mettre en application un programme avant la tenue des élections—cela ne leur coûtera quand même pas si cher et ne portera pas atteinte à . . . ils estiment que le caractère électoraliste de cette mesure ne sera pas si mauvais.

Les personnes qui nous inquiètent vraiment sont celles qui siègent à la droite de M. Benjamin. Qu'allez-vous faire si vous formez le prochain gouvernement? Allez-vous retirer cette ignoble loi? Allez-vous l'enlever des livres?

Lorsque nous avons été élus, la première chose que nous avons faite a été d'enlever une partie des lois qui ne convenait pas; nous les avons retirées des livres. Il y a un arriéré de—en fait, je me demande si vous êtes prêts à rejeter—et si le président du Comité me dit que les règles auxquelles il est assujéti l'obligent à poursuivre son travail et à rapporter ce projet de loi—je ne crois pas qu'il puisse le faire; si j'étais le président de ce Comité, je suis certain que nous trouverions le moyen de ne pas mettre en application ce genre de loi qui influe sur un nombre aussi grand de personnes.

**M. McKnight:** Puis-je faire une remarque, monsieur le président? Nous sommes liés par le Règlement de la Chambre des Communes . . .

**M. Engel:** Je le sais.

**M. McKnight:** . . . qui précise que nous devons faire rapport d'ici au 12 septembre.

**M. Engel:** Oui.

**M. McKnight:** Si nous voulons travailler en tant que comité, c'est le mandat qu'une majorité . . .

**M. Engel:** Que va-t-il arriver si vous ne faites pas rapport?

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** A l'ordre s'il vous plaît!

**M. McKnight:** Je vous ai écouté sans intervenir. Maintenant, je vous demanderais de m'écouter un moment, monsieur Engel.

Nous sommes dans une régime démocratique et nous formons un gouvernement majoritaire. Si vous voulez convain-

[Text]

side not to report it back, that is fine; you will not have any problem with the members on the opposition side. But when you have people who represent a majority government in our system, that is what we operate under.

**Mr. Engel:** But you have not answered, if you would form the government and . . .

**Mr. McKnight:** You tell me if we are going to form the government, and I will give you the answer.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Order, please!

I think I should point out to the witness that the members of the committee ask the questions. That is one of the advantages of being at this end of the table.

**Mr. McKnight:** If Mr. Engel will vote for our candidate in Swift Current—Maple Creek, we probably will.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** On that happy note, Mr. McKnight, I must say that your time has run out.

Mr. Loiselle, five minutes.

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Engel, we will not waste our time. It is quite clear which party will form the next government. We will continue with our own reference.

Mr. Engel, when you came with your first recommendation, the retention of the Crow, you made an analogy with the whole House. I feel that it is not the whole House, it is at least the whole policy that you want to keep.

If I go to option number three, the extension of the Crow to the other crops, you are talking about many more millions of dollars to put into the system. If you go to option number five, public investment for upgrading, it means, sir, \$16.5 billion to be invested by the railroads plus \$3 billion to be invested by the government. If you go to your option number six, provision for the nationalization of the Canadian Pacific Limited, with compensation paid to be offset by the value—you probably got some legal advice.

• 2040

If you want to say to the shareholders of Canadian Pacific tomorrow that they are not shareholders any more, that the Government of Canada is the shareholder, some people will ask you to get some cash on the table the day after. Do you realize, sir, that what you are talking about is many billions of dollars which will have to come from the pockets of Canadians?

On item six, we will have to put cash for the nationalization and we will not get a double track. We will get the same damn track that we have now.

[Translation]

cre les membres du gouvernement de ne pas le rapporter, je n'ai pas d'objection; vous n'aurez pas de difficulté à convaincre les membres de l'Opposition. Mais, dans notre système, lorsque des personnes représentent un gouvernement élu à la majorité, elles sont assujetties à ce règlement.

**M. Engel:** Mais vous ne m'avez pas répondu. Si vous formiez le gouvernement et . . .

**M. McKnight:** Donnez-moi l'assurance que nous allons former le gouvernement et je vous répondrai.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** A l'ordre s'il vous plaît!

Je dois mentionner au témoin que ce sont les membres du Comité qui posent les questions. C'est l'un des avantages que comporte le fait d'être à ce bout-ci de la table.

**M. McKnight:** Si M. Engel vote pour notre candidat à Swift Current—Maple Creek, nous allons probablement le faire.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Sur cette note heureuse, je dois vous dire, monsieur McKnight, que votre temps est écoulé.

Je vous accorde cinq minutes, monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Engel, nous n'allons pas perdre notre temps. Nous savons parfaitement quel parti formera le prochain gouvernement. Nous allons poursuivre notre travail en vertu de notre propre mandat.

Monsieur Engel, lorsque vous avez présenté votre première recommandation, le maintien de l'accord du Nid-de-Corbeau, vous avez établi une analogie avec l'ensemble de la Chambre. D'après moi, c'est plutôt l'ensemble de la politique que vous voulez maintenir.

Suivant l'option numéro trois, qui porte sur l'application de l'accord du Nid-de-Corbeau aux autres cultures, il sera nécessaire de verser plusieurs millions de dollars additionnels dans le système. Quant à l'option numéro cinq, qui concerne les investissements publics destinés aux améliorations, cela signifie, monsieur, que 16,5 milliards de dollars devront être investis par les compagnies de chemin de fer et trois milliards de dollars, par le gouvernement. En ce qui a trait à l'option numéro six, qui porte sur une provision pour la nationalisation du Canadien Pacifique, accompagnée du versement d'une indemnité compensée par la valeur . . . des conseils juridiques vous ont probablement été donnés.

Si demain vous dites aux actionnaires du Canadien Pacifique qu'ils ne sont plus actionnaires, que l'actionnaire, c'est le gouvernement du Canada, il se trouvera des gens, le lendemain, pour vous demander de verser de l'argent. Vous rendez-vous compte, monsieur, qu'il s'agit de plusieurs milliards de dollars qui devront être versés par les contribuables canadiens?

D'après le sixième principe, il nous faudra verser de l'argent pour la nationalisation, et nous n'obtiendrons pas de voie double. Nous aurons la même damnée voie qu'actuellement.



[Texte]

I have a big problem, frankly, to understand the way you see it, and I will just conclude my question by asking if you feel that it will still be possible in the year 3000 to see the Canadian farmers paying \$5 per tonne to haul their grain. Is this their definition of the statutory rate?

That is all I want to know.

**Mr. Engel:** That is it in a nutshell, Mr. Chairman. If we can guarantee to the farmers who are farming in Saskatchewan: Look, you are running through a tough world crisis today; we are not selling our wheat for enough money, but you hang in there because your freight rate is not going to change no matter what happens . . .

You are talking about investment. What happened to the \$16.5 billion the federal government has already invested? You have invested that money. It went to deferred maintenance on the Rockglen line. They got \$75,000 a mile for 15 years and never spent one damn cent on the line. Your government gave them that money, and you are saying you want to do more of that and let us keep on doing it? Where is your head, man? You are the government. You are in the caucus that is governing this country and you are spending billions of dollars, \$16.5 billion to date, on operating lines and you have no say in it. They come back and say make the farmers pay at the cost of the farm. You are willing to sacrifice 25% of my constituents' lives and their livelihood so that the CPR can hose you for still more money.

**Mr. Loiselle:** Sir, the company will invest the \$16 billion.

**Mr. Engel:** Will they now? How come they did not on their deferred maintenance program? They never invested 1¢ on their deferred maintenance program—and I was down there at the hearings—and they are not going to invest it now because once they keep the line beyond the date that it was supposed to be let you are now going to pay them again to fix it. They already have \$75,000 a mile for 15 years to keep it there, and now you are going to pay them to fix it. If I could farm like that, man, I would be making money. I would fly a Lear jet instead of a 182. I really would, and I could afford it. You are paying it over and over and over and over again, and every time it wears out you are going to pay it again, and then you are going to buy them the boxcars, and you are going to give them still more money, and they still want more money to haul our grain.

**Mr. Loiselle:** But do you agree that we do the same for the CN?

**Mr. Engel:** Yes.

**Mr. Loiselle:** And do you realize that this afternoon we had the mayor or a councillor from Gravelbourg who gave us the example—and I thought he was a bit in contradiction—that in the United States the farmer has to pay 10 times the rate that we are paying here? He told us that the maintenance of the

[Traduction]

Franchement, j'ai beaucoup de mal à comprendre votre façon de voir les choses, et je vais simplement terminer ma question en vous demandant si selon vous, il sera toujours possible, dans l'année 3000, que les fermiers canadiens paient \$5 la tonne pour le transport de leur grain. Est-ce là la façon dont ils définissent le taux statutaire?

C'est tout ce que je voudrais savoir.

**M. Engel:** Voilà toute la question en un mot, monsieur le président. Si nous pouvons garantir ceci aux fermiers de la Saskatchewan: Voyez-vous, vous traversez actuellement une grave crise mondiale; nous ne vendons pas notre blé à un prix suffisamment élevé, mais vous tenez le coup parce que vos frais de transport ne changeront pas, quoiqu'il arrive . . .

Vous parlez d'investissement. Qu'est-il arrivé aux 16.5 milliards de dollars que le gouvernement fédéral a déjà investis? C'est vous qui avez investi cet argent. Il a été consacré à l'entretien différé de la ligne Rockglen. Ils ont reçu \$75,000 le mille pendant 15 ans et n'ont jamais versé le moindre sou sur cette ligne. Votre gouvernement leur a versé cet argent, et maintenant vous dites que vous avez l'intention de continuer dans la même voie et de nous laisser continuer à faire la même chose? À quoi pensez-vous, les gars? C'est vous, le gouvernement. Vous faites partie du groupe qui dirige le pays et vous dépensez des milliards de dollars, 16.5 milliards de dollars à ce jour, pour l'exploitation des lignes, et vous n'avez aucun mot à dire. Puis ils reviennent pour dire: faites payer les fermiers aux frais de la ferme. Vous êtes disposé à sacrifier 25 p. 100 de la vie et du gagne-pain de mes électeurs, de façon que le CP puisse vous soutirer encore plus d'argent.

**M. Loiselle:** Monsieur, la société va investir les 16 milliards de dollars.

**M. Engel:** Vont-ils le faire? Pourquoi ne l'ont-ils pas fait dans le cadre de leur programme d'entretien différé? Ils n'ont jamais investi le moindre sou dans les programmes d'investissement différé—et j'ai assisté aux audiences—et ils n'investiront pas davantage maintenant, car s'ils conservent la ligne après la date où elle devait être abandonnée, vous leur verserez encore de l'argent pour la remettre en état. Ils disposent déjà de \$75,000 le mille pendant 15 ans pour la maintenir en état, et vous allez les payer pour qu'ils la réparent. Eh bien, mon gars, si je pouvais faire la même chose sur ma ferme, je gagnerais beaucoup d'argent. Je me déplacerais dans un jet Lear, pas dans un 182. Je le ferais, et j'en aurais les moyens. Vous versez de l'argent encore et encore, pour la même chose, et quand le matériel est usé, ensuite vous versez encore de l'argent pour le remplacer, et ensuite vous allez leur acheter leurs wagons couverts, et vous allez leur verser encore plus d'argent, et ils en veulent encore davantage pour transporter notre grain.

**M. Loiselle:** Mais vous conviendrez que nous faisons la même chose pour le CN?

**M. Engel:** Oui.

**M. Loiselle:** Et vous rendez-vous compte que cet après-midi, le maire ou un conseiller de Gravelbourg nous a donné un exemple—et il m'a semblé qu'il se contredisait quelque peu—suivant lequel aux États-Unis, le fermier doit supporter un tarif dix fois plus élevé qu'ici? Il nous a dit que l'entretien des

[Text]

railroad is going down the drain and that the companies are investing in shopping centres. It seems to be a myth and a good argument.

It is true that they are not making money and what we have to do in the interest of the farmer to make sure that each farmer will get more money in his pocket by the end of the year and will be richer is to make sure that the system will be in place to move his grain in the most efficient way. Even if you would nationalize CP, if you would nationalize the elevators, if you would nationalize the ships, I do not see with this money what we will do to improve the damn system. That is the way I see it.

**Mr. Engel:** Mr. Chairman, my friend, I am not sure what riding you are from, your constituency . . .

**Mr. Loiselle:** Verchères.

**Mr. Engel:** —but you do not understand. In Saskatchewan we bought 50% of the potash mines and we turned a profit in potash. Saskatchewan was making less than \$30 million a year on potash and all of a sudden we made hundreds of times that much money. It is possible to have a Crown corporation in place that works. We have proved it here in Saskatchewan.

All we are saying to you is if you are going to make that kind of investment, if you are going to make that kind of an investment in the railway system, if you would over the years—do not do it all at once; you do not need to nationalize all of it—all we are saying is if you are going to give them \$650 million take an equity position so that the ratepayers and the people of Canada who paid that and put up that \$650 million have something in return for it, have something to say in that next year at least that \$650 million is their part of the act and their part of the action. If you want to do it the capitalistic, competitive way, practise what you preach. You have invested \$16 billion in the railways and you own nothing. It is gone.

**Mr. Loiselle:** They will; they will.

**Mr. Engel:** How come they have not in the past?

**Mr. Lingenfelter:** Trust them.

**Mr. Engel:** Trust them they say. They have not done it in the past.

**Mr. Loiselle:** Everything must be nationalized?

**Mr. Engel:** No. I did not say that. I said if you are going to give them money take an equity position as a government like you did in Petro-Can.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Thank you very much, Mr. Loiselle. That ends your five minutes.

My next questioner is Mr. Hargrave.

[Translation]

voies de chemins de fer périclite et que les sociétés investissent dans les centres commerciaux. Il semble que ce soit là un mythe et un bon argument.

Il est vrai qu'ils ne font pas de profits; ce que nous devons faire dans l'intérêt du fermier, pour nous assurer que chaque fermier gagne plus d'argent d'ici la fin de l'année et soit plus riche, c'est faire en sorte que le système soit en place de façon à transporter ses céréales le plus efficacement possible. Même en nationalisant le CP, même en nationalisant les élévateurs, les navires, je ne vois pas comment cet argent pourrait servir à améliorer le damné système. C'est la façon dont je vois les choses.

**M. Engel:** Monsieur le président, mon ami, je ne sais pas au juste quelle circonscription vous représentez . . .

**M. Loiselle:** Verchères.

**M. Engel:** . . . mais vous ne comprenez pas. En Saskatchewan, nous avons acheté 50 p. 100 des mines de potasse et nous avons réalisé des profits dans ce secteur. La Saskatchewan tirait moins de 30 millions de dollars par année de la potasse et soudain, nous faisons des profits des centaines de fois supérieurs à cette somme. Il est possible de mettre sur pied avec succès une société de la Couronne. Nous l'avons prouvé en Saskatchewan.

Tout ce que nous vous disons, c'est que si vous vous lancez dans ce type d'investissement, ce type d'investissement dans les réseaux de chemins de fer, si vous le répartissez sur plusieurs années—ne le faites pas en une seule fois; vous n'avez pas à en nationaliser la totalité—tout ce que nous disons, c'est que si vous leur versez 650 millions de dollars, gardez-vous un droit de participation, pour que les usagers et les gens au Canada qui ont versé cette somme, qui ont fourni ces 650 millions de dollars, en retirent quelque chose, qu'ils aient leur mot à dire au cours de la prochaine année, du moins, cette somme de 650 millions de dollars représente leur contribution. Si vous voulez emprunter la voie du capitalisme, de la concurrence, mettez en pratique ce que vous prêchez. Vous avez investi 16 milliards de dollars dans les chemins de fer et vous ne possédez absolument rien. L'argent s'est envolé.

**M. Loiselle:** Ils le feront, ils le feront.

**M. Engel:** Alors pourquoi ne l'ont-ils pas fait dans le passé?

**M. Lingenfelter:** Faites-leur confiance.

**M. Engel:** Faites-leur confiance, qu'ils disent. Ils ne l'ont pas fait dans le passé.

**M. Loiselle:** Il faut tout nationaliser.

**M. Engel:** Non. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que si vous leur versez de l'argent, réservez-vous une participation à titre de gouvernement, comme vous l'avez fait dans le cas de Petro-Canada.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Merci beaucoup, monsieur Loiselle. Vos cinq minutes sont écoulées.

La prochaine personne qui veut poser des questions est M. Hargrave.



[Texte]

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I want to pick up where Mr. Loiselle just left off in his line of questioning with you, but I want to read a very short excerpt from your statement.

On page 8 you have this to say:

The end of the Crow Rate ignores the fact that the railways have benefited immensely from arrangements they entered into freely. In fact, the railways have been rewarded by Canadian governments through the years well beyond what they had a right to expect.

Mr. Engel, you went on to point out in the next two pages, on pages 8, 9 and 10, really what a terrible corporate citizen the railways were. You painted them in no uncertain terms, and they were not very flattering, no matter who reads it or who tries to understand it, and you made that very obvious, especially in your remarks to our friend across the way here in the previous line of questioning.

Then on page 16 you go on and say in this one sentence:

We do wish to record our approval of the change made in method of payment. We agree with the principle that government payments be made direct to the railways.

Now, Mr. Engel, this is the question I want to put to you. In the light of all your comments about what terrible corporate citizens both railways are, especially the CPR—and they serve your corner of the Province of Saskatchewan just like they serve my southeast corner of the Province of Alberta . . . how can you possibly turn around now and propose to give the railways \$651.6 million every year in perpetuity, as this bill calls for, when in your terms they do not need the money and they are going to get it in some other way anyway? I suggest, Mr. Engel, that you are not very consistent.

**Mr. Engel:** Mr. Chairman, if I may repeat, I think the problem in Canada has been that we have gone from a Liberal government to a Conservative government to a Liberal government to a Liberal government back and forth for 115 years and nobody has ever had the guts to take the bull by the horns and run a decent Crown corporation.

**Mr. Hargrave:** Try coming back to my question now.

**Mr. Engel:** Now the question you have given us . . . and the principles we have spelled out as to how that money should be done are in the six main principles that we have outlined here. We are saying that if the principle is in the bill that the money be paid directly to the farmers then they are really going to get it in the ear because the railways will then have the liberty to

[Traduction]

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. Je veux reprendre là où M. Loiselle en était dans ses questions, mais j'aimerais lire un très court extrait de votre déclaration.

A la page 8, vous avez dit ceci:

On ne tient pas compte, quand on parle de mettre fin au tarif du Nid-de-Corbeau, du fait que les compagnies de chemins de fer ont tiré un profit énorme d'accords qu'ils ont conclus librement. En fait, les gouvernements canadiens, au fil des ans, ont récompensé les compagnies de chemins de fer dans une bien plus grande mesure qu'elles étaient en droit de s'attendre.

Monsieur Engel, vous avez souligné, dans les deux pages suivantes, aux pages 8, 9 et 10, à quel point les compagnies de chemins de fer s'acquittaient mal de leurs responsabilités sociales. Vous les avez décrites dans des termes non équivoques, qui n'étaient pas très flatteurs, peu importe la personne qui les lit ou tente de les comprendre, et vous l'avez fait d'une façon très évidente, particulièrement dans vos observations adressées à notre ami ici, en face, lors de la série de question précédente.

Ensuite, à la page 16, vous continuez et dites, dans la phrase suivante:

Nous voulons signaler notre approbation à l'égard des modifications apportées dans la méthode de paiement. Nous sommes d'accord avec le principe selon lequel le gouvernement verse l'argent directement aux compagnies de chemins de fer.

Alors, monsieur Engel, voici la question que je veux vous poser. À la lumière de tous vos commentaires touchant le très mauvais comportement des compagnies de chemins de fer, et particulièrement le CP, à l'égard de leurs responsabilités sociales—et elles desservent votre région de la province de la Saskatchewan tout comme elles desservent ma région, le sud-est de la province de l'Alberta—comment pouvez-vous maintenant retourner votre veste et proposer de verser aux compagnies de chemins de fer 651.6 millions de dollars par année à perpétuité, comme le prévoit ce projet de loi, alors que selon vos propres termes, elles n'ont pas besoin de cet argent et que de toute façon, elles l'obtiendront d'une autre manière? À mon avis, monsieur Engel, vous faites preuve d'un certain manque de cohérence.

**M. Engel:** Monsieur le président, au risque de me répéter, je crois que le problème au Canada, c'est que nous sommes passés d'un gouvernement libéral à un gouvernement conservateur puis à un gouvernement libéral constamment pendant 115 ans et que personne n'a jamais eu le courage de prendre le taureau par les cornes et de gérer d'une manière décente une société de la Couronne.

**M. Hargrave:** Essayez donc d'en revenir à ma question.

**M. Engel:** La question que vous nous avez soumise . . . et les principes que nous avons énoncés, touchant le versement de l'argent, sont compris dans les six grands principes que nous avons décrits ici. Selon nous, si le principe de ce projet de loi est que l'argent soit versé directement aux fermiers, ils vont vraiment se faire avoir, car les compagnies de chemins de fer

[Text]

charge what they want and the farmer farmer is not going to have...

**Mr. Hargrave:** Oh, that is ridiculous.

**Mr. Engel:** The farmer is not going to have that payment in perpetuity. We are saying that if this payment, this public investment, is made to the railway—an equity position in return for investment is our key thrust in that position.

• 2050

**Mr. Hargrave:** Mr. Engel, with the greatest of respect, in the light of what you have said, how can you possibly recommend that the payment go to the railway when it would do so much more good if his share of it were given to the individual farmer to let him decide how to spend it on his own farm, and he knows that better than anybody else? How can you be so inconsistent?

**Mr. Engel:** How far do you live from a port on your farm?

**Mr. Hargrave:** Just about as far as you do.

**Mr. Engel:** Do you for one minute think that you could get the grain there without a national policy... without a national transportation policy in place where everybody is treated fairly?

**Mr. Hargrave:** I am asking the question, Mr. Engel.

**Mr. Engel:** I am responding. I am responding by saying we need a national transportation policy in place that treats everybody in the west fairly, and that it is not a penalty, it was not a penalty when Grandpa Engel moved down to Gravelbourg, that he was promised and guaranteed that he would get his settler's effects hauled in and his products hauled out, in perpetuity. The railway was given land grants, they were given mineral grants to develop and help pay that freight rate. How come you do not hold them...? You were in government, you did not hold them to their agreement. A deal is a deal!

**The Chairman:** Order.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Order. It is not for the witnesses to ask members questions. Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman. Just a few questions concerning the consensus as you described it that exists in Saskatchewan, particularly in the Saskatchewan legislature. Is there unanimous consent in the Saskatchewan legislature concerning the question of variable rates?

**Mr. Lusney:** Yes, I think one would have to say that there was. If you listened to the Minister of Agriculture, he said time and time again that we would not consider variable rates because they would be unfair in Saskatchewan, and I think the legislature as a whole is on record as saying that we will not accept variable rates.

**Mr. de Jong:** Is there, as well, agreement as to how the railroads should be compensated? Is there agreement that there should be direct payments to the railroad?

[Translation]

pourront alors exiger ce qu'elles veulent et le fermier n'aura pas...

**M. Hargrave:** Oh, c'est ridicule.

**M. Engel:** Le fermier n'obtiendra pas ces versements à perpétuité. D'après nous, si ces paiements, ces investissements publics sont faits à l'endroit des compagnies de chemins de fer—l'élément fondamental dans une telle situation, c'est une participation aux bénéfices.

**M. Hargrave:** Monsieur Engel, je vous demande très respectueusement comment, après ce que vous venez de dire, vous pouvez recommander que la subvention soit versée aux chemins de fer alors qu'il vaudrait tellement mieux donner sa part à chaque agriculteur pour qu'il décide de la façon de la dépenser sur sa ferme, ce dont il est mieux à même de juger que n'importe qui, comment pouvez-vous être aussi illogique?

**M. Engel:** Votre ferme est à quelle distance d'un port?

**M. Hargrave:** À peu près aussi loin que la vôtre.

**M. Engel:** Vous imaginez-vous que vous pourriez y transporter le grain sans une politique de transport nationale prévoyant un traitement équitable pour tout le monde?

**M. Hargrave:** C'est ce que je demande, monsieur Engel.

**M. Engel:** Je vous réponds. Je vous dis qu'il nous faut une politique nationale du transport qui traite tout l'Ouest de la même façon et que ce n'est pas défavoriser qui que ce soit: ce ne l'était pas quand grand-papa Engel est allé s'installer à Gravelbourg et qu'on lui a promis et garanti de transporter ses biens de colon et ses produits, et ce, à perpétuité. On a donné des terres et des droits miniers aux chemins de fer pour les aider à établir et à défrayer ce tarif de transport. Pourquoi ne les obligez-vous pas? Quand vous faisiez partie du gouvernement vous ne les avez pas obligé à respecter leurs engagements. Un marché est un marché.

**Le président:** À l'ordre.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** À l'ordre. Les témoins n'ont pas à poser des questions aux membres du Comité. Monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président. Quelques questions seulement au sujet du consensus que vous avez dit exister en Saskatchewan, plus particulièrement à l'Assemblée législative de cette province. L'Assemblée législative de la Saskatchewan est-elle unanime au sujet des tarifs variables?

**M. Lusney:** Oui, je pense qu'on peut le dire. Le ministre de l'Agriculture a répété à maintes reprises que nous n'accepterions pas des tarifs variables parce qu'ils seraient injustes pour la Saskatchewan et je pense que l'Assemblée législative a déclaré la même chose.

**M. de Jong:** Autre chose, est-ce qu'on s'entend sur la façon d'indemniser les chemins de fer? Convient-on qu'on devrait leur verser directement en subventions?



[Texte]

**Mr. Lusney:** The government has, I suppose, from time to time said different things in different places, and that is unfortunate for any government of any province. There was a time, I think, where that was an agreement, that if any benefits had to be paid to the railways and the federal government decided there was a subsidy required, that it should be paid to the railways because they were the ones that were providing the transportation, and the government would have some control as to how that money was spent, and what kind of transportation system would be in place.

**Mr. de Jong:** Your proposal then of paying it directly to the railroads, which falls into the recommendations as well of Chief Justice Emmett Hall, I believe, is there not because of the great record of the railroad companies, but because it makes a more rational way of dealing with a subsidy, and protects the farming community from all sorts of variables that would occur if you started handing out thousands of cheques to individual farmers.

**Mr. Lusney:** Definitely. I think if you started handing out subsidies to the individual farmer, some might be using them to move their grain to export position if they were close to the ports, others would probably move their grain in some other way and keep the money, or maybe sell the grain locally, and then there would be some who would be forced to move their grain, which is all produced for export, and all that export grain they produce they would have to pay for, and that subsidy would not cover what it cost them to pay for their grain. They could not produce enough on that land to cover the additional cost. So those farmers would inevitably go under.

**Mr. de Jong:** The point as well that you made that any subsidies to the railroads should be in exchange for an equity position: Is it your understanding, given the presence in our legislation that would provide the railroads with some extra \$650 million per year, and the government in allowing them a rate of 20% return, that in fact every five years the railroads would see the \$650 million turned over and over and over in perpetuity?

**Mr. Lusney:** Definitely, yes. A 20% return on investment is something that I do not think any company ever expects to get. I do not know why the railways should expect it, or why the government or Gilson should expect that the railways should receive that. Somebody had mentioned—one of the members previously had mentioned a 3% return, and I think farmers work on less than that—most companies work on a very small percentage of return on their investment, and they survive.

**An hon. Member:** The federal government at six and five.

**Mr. Lusney:** And yet somehow the railways cannot survive on anything less than 20%. That is ridiculous, I think.

**Mr. de Jong:** My last question, Mr. Chairman.

On page 13 of your brief, the last paragraph, you specifically point out Clause 25 as requiring special mention. It is the clause under which in essence the government imposes closure on the House and prevents a full debate. Could you elaborate

[Traduction]

**M. Lusney:** Je suppose qu'il est arrivé à l'occasion que le gouvernement ne dise pas partout la même chose et on ne peut que le déplorer, quelle que soit la province. On a convenu, je pense, à un moment donné que si le gouvernement fédéral considérait qu'il fallait verser une subvention aux chemins de fer, on devrait la leur verser directement parce que ce sont eux qui assurent le transport et ainsi le gouvernement pourrait exercer un certain contrôle sur la façon dont ces fonds seraient dépensés et sur le genre de réseau de transport qui serait mis en place.

**M. de Jong:** Vous proposez donc de verser directement la subvention aux chemins de fer, tout comme l'a recommandé le juge Emmett Hall, je pense, non pas à cause du rendement des sociétés de chemins de fer dans le passé mais parce que c'est une façon plus rationnelle de verser une subvention et de protéger les agriculteurs de toutes les variantes qui se produiront si on commence à distribuer des chèques à des milliers d'agriculteurs.

**M. Lusney:** Absolument. Je pense que si on commence à verser une subvention à chaque agriculteur, certains l'utiliseront pour transporter le grain à un point d'exportation, s'ils sont près des ports, d'autres le transporteront probablement d'une autre façon et empocheront l'argent ou le vendront localement alors que d'autres, encore, dont toute la production est destinée à l'exportation, seront obligés de le transporter en partie à leurs frais. Ils ne pourront pas suffisamment accroître leur production pour couvrir les frais supplémentaires et certains d'entre eux seront inévitablement acculés à la faillite.

**M. de Jong:** Vous avez aussi soutenu qu'on ne devrait verser des subventions aux chemins de fer qu'en échange d'une participation au capital-action: D'après vous, si notre mesure législative prévoyait de verser quelque 650 millions de dollars par an de plus aux chemins de fer et si le gouvernement leur permettait une rentabilité de 20 p. 100, pensez-vous que tous les cinq ans les chemins de fer récupéreraient ce montant de 650 millions de dollars, et ce, à perpétuité?

**M. Lusney:** Absolument, oui. Je ne pense pas qu'aucune société s'attende à réaliser un taux de rentabilité de 10 p. 100. Je ne sais pas pourquoi les chemins de fer devraient s'y attendre ni pourquoi le gouvernement ou Gilson pense que les chemins de fer le devraient. Quelqu'un a mentionné —un des membres a déjà mentionné un rendement de 3 p. 100... et je pense que les agriculteurs travaillent pour moins que cela—la plupart des sociétés n'ont qu'un très petit pourcentage de rentabilité et elles survivent.

**Une voix:** Ceux du gouvernement fédéral sont de 6 et 5 p. 100.

**M. Lusney:** Et pourtant il semblerait que les chemins de fer ne puissent survivre s'il est inférieur à 20 p. 100. À mon avis c'est ridicule.

**M. de Jong:** Ma dernière question, monsieur le président.

A la page 13 de votre mémoire, au dernier alinéa, vous signalez que l'article 25 mérite d'être spécialement mentionné. En gros, c'est la disposition permettant au gouvernement fédéral d'imposer la clôture à la Chambre et d'empêcher un

[Text]

on that, and particularly what kind of public and political participation you would recommend in setting grain targets in lieu of Clause 25?

**Mr. Lingenfelter:** The whole point of using closure is something I suppose we have seen more and more of, but is something we would be very much opposed to, and I am sure all legislators, whether you are in the federal House or in provincial legislatures, are opposed to, especially if you are in an opposition position. In fact we would much rather have seen this committee come out to our constituencies of Pelly, Assiniboia and Shaunavon to hear more people, because I think the people who are represented here today represent people who are very concerned, but there are also many people in my constituency who today are out on swathers, some of them on combines, and are not here to put their views, simply because this committee has chosen to go to the capital of the province, and has not chosen to go to the farmers and the business people in small towns. So we would like to see, as we mentioned earlier, that this committee does not report back, but insists that more hearings be held, out and about where the real people who do the farming live and the people who will be affected most will be heard.

**The Chairman:** That kind of free advice is rather difficult to follow when the rules of the House prescribe otherwise, sir. Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Yes, a question to Mr. Lusney. I gather that you, or your party, are saying that the railway is entitled to something more than the Crow rate. But you are saying that they are not entitled to 20% return on the investment which is included in the \$651 million, therefore that figure is too high. I am wondering if your party has done any studies to determine what you feel is a realistic figure that the railways should be paid?

**Mr. Lusney:** We have not done a formal study as such. There have been a number of studies done. There has been the Hall report, Gilson and Snavely; there have been a number of reports on what the railways should be getting or should not be getting.

We do believe that if there is a subsidy to be paid, and if the federal government in their wisdom decides there should be one, then it should be paid directly to the railways.

**Mr. Neil:** You mentioned the Snavely report as having been a study. The Snavely report came up with the figure of around \$651 million. The Saskatchewan Wheat Pool and some of the other shippers did an independent study, and their figures were within about \$35 million of the Snavely figures.

Now, what I want to ask you again is: you say they are not entitled to the 20%; what do you feel is a realistic figure for compensation to the railways?

[Translation]

débat complet. Pourriez-vous nous donner plus de précisions et, notamment, indiquer quel genre de participation publique et politique vous recommanderiez pour établir les objectifs concernant le grain, au lieu de l'article 25?

**M. Lingenfelter:** L'imposition de la clôture est revenu de plus en plus fréquemment, mais c'est une mesure à laquelle nous nous opposons très vivement et je suis certain que tous les législateurs, que ce soit à la Chambre des communes ou dans une Assemblée législative, s'y opposent également, surtout s'ils sont dans l'opposition. En fait, nous aurions de beaucoup préférés que le Comité se rende dans nos circonscriptions de Pelly, Assiniboia et Shaunavon pour entendre un plus grand nombre de gens, car je pense que ceux qui sont ici, aujourd'hui représentent des gens très inquiets, mais il y en a bien d'autres dans ma circonscription qui, aujourd'hui, sont dans les champs sur leur andaineuse ou leur moissonneuse-batteuse, et s'ils ne le sont pas ici pour faire connaître leur point de vue ce n'est pas parce que le Comité a décidé de se rendre dans la capitale de la province et n'a pas voulu se rapprocher des agriculteurs et des hommes d'affaires des petites villes. Nous aimerions, donc, comme nous l'avons déjà dit, que le Comité ne présente pas son rapport mais demande plutôt la tenue d'un plus grand nombre d'audiences là où il pourrait entendre ceux qui font véritablement l'agriculture et qui seront le plus touchés par cette mesure.

**Le président:** Ce genre de conseil est plutôt difficile à suivre quand la Chambre en a décidé autrement, monsieur. Monsieur Neil

**M. Neil:** Oui, une question à M. Lusney. Si j'ai bien compris vous ou votre parti prétendez que les chemins de fer ont droit à un peu plus que ne le prévoit le tarif du Nid-de-Corbeau. Cependant, vous soutenez qu'ils n'ont pas droit à un taux de rentabilité de 20 p. 100 prévu dans la subvention de 651 millions de dollars, et que par conséquent, ce chiffre est trop gros. Je me demande si votre parti a fait des études pour déterminer s'il est réaliste de verser aux chemins de fer un montant aussi élevé que vous le préconisez?

**M. Lusney:** Nous n'avons pas fait d'étude formelle comme telle. Bien des études ont déjà été faites. Il y a eu les rapports Hall, Gilson et Snavely: un certain nombre d'entre eux ont déjà été publiés sur ce que les chemins de fer devraient ou ne devraient pas recevoir.

Nous croyons que s'il faut verser une subvention et si le gouvernement fédéral, dans sa sagesse, décide qu'il le faut, elle devrait être directement versée aux chemins de fer.

**M. Neil:** Vous avez parlé du rapport Snavely comme d'une étude. Dans ce rapport, on mentionne un chiffre d'environ 651 millions de dollars. La *Saskatchewan Wheat Pool* et d'autres expéditeurs ont fait une étude indépendante et sont arrivés à environ 35 millions de moins.

Maintenant, voici ce que je veux vous demander encore une fois: vous dites qu'ils n'ont pas droit à un taux de rentabilité de 20 p. 100 quel est, d'après vous, le chiffre d'indemnisation réaliste pour les chemins de fer?



[Texte]

[Traduction]

• 2100

**Mr. Lusney:** I think if we are going to look or talk about what is realistic in return on investment or what everybody else has to live by, let us go by the six and five—and let the railways live by that, too.

**Mr. Engel:** A farmer would be happy to get that.

**Mr. Neil:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Neil.

With that I thank the witnesses for their appearance before the committee tonight. I regret that I had to go out for a few minutes. I understand I missed a rather lively discussion. Thank you very much, gentlemen.

I now call the following witnesses to the stand: Mr. Scott Banda, Mr. Wayne Hovdebo, Mr. Myles Radchenko.

We will start with Mr. Hovdebo. First of all, I want to welcome you to the committee. I would ask you to make a brief opening statement, and then I will move to Mr. Banda.

Mr. Hovdebo, please.

**Mr. Wayne Hovdebo (Agricultural Vice-President, Saskatchewan NDP):** Thank you very much, Mr. Chairman.

I am pleased to appear before this committee on behalf of the New Democratic Party. I would have you note that I am not a politician; I am not part of the caucus. I am the agricultural vice-president of the party. I also take it that people on the committee—and you, Mr. Chairman—have a copy of the brief submitted by the Saskatchewan New Democratic Party in front of you. Am I correct in saying that?

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. W. Hovdebo:** Okay, thank you.

I am going to skim through the brief, dwell on a few parts of it, make a few comments, and go from there if I may.

The beginning of our printed brief mentions some of the history of our party. I think I will not take time at this point to go into it; it is there for the reading and so on.

Since 1932 the New Democratic Party and its predecessors have been in government for approximately 31 of the intervening years. While at the present time we occupy the position of Official Opposition in the Saskatchewan legislature, the party has an active and strong presence on the Saskatchewan political scene. I would say this will be expected to continue into the future. In 1982 our membership was 40,000 strong. Because of our roots and history, we are in a position of strong ties with rural Saskatchewan. Of course, this goes into the transportation question as well.

May I speak for a moment about resolutions that we as a party passed? On page 2, in 1982 the following resolution was adopted:

Whereas the Gilson talks were designed by Pepin to create a false appearance of consensus to tamper with the

**M. Lusney:** Je pense que si nous devons aborder la question de savoir ce qu'est une rentabilité réaliste et celle dont tout le monde doit s'accommoder, nous pourrions adopter celle des six et cinq p. 100 et que les chemins de fer s'en accommodent.

**M. Engel:** Un agriculteur en serait bien content.

**M. Neil:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Neil.

Ceci dit, je remercie les témoins d'avoir comparu devant le Comité, ce soir. Je regrette d'avoir dû sortir quelques minutes. Si j'ai bien compris, j'ai manqué un échange intéressant. Merci beaucoup, messieurs.

Je fais maintenant l'appel des témoins suivants: MM. Scott, Banda, Wayne Hovdebo et Myles Radchenko.

Nous allons commencer par M. Hovdebo. Avant tout, je vous souhaite la bienvenue au nom du Comité. Je vous demanderais de faire une brève déclaration préliminaire après quoi je donnerai la parole à M. Banda.

Monsieur Hovdebo, s'il vous plaît.

**M. Wayne Hovdebo (vice-président à l'agriculture, NPD de la Saskatchewan):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux de comparaître devant le Comité au nom du Nouveau parti démocratique. Je vous ferais remarquer que je ne suis pas un homme politique; je ne fais pas partie du caucus. Je suis le vice-président à l'agriculture du parti. Je crois aussi savoir que les membres du Comité et vous, monsieur le président, avez devant vous un exemplaire du mémoire présenté par le Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan. Est-ce exact?

**Le président:** Oui, monsieur.

**M. W. Hovdebo:** Très bien, merci.

Je vais parcourir le mémoire rapidement et en commenter certaines parties; ensuite je partirai de là si vous me le permettez.

Au début du mémoire on trouve un bref historique de notre parti. Je ne m'arrêterai pas sur cette partie pour le moment; chacun peut la lire.

Depuis 1932, le Nouveau parti démocratique et ses prédécesseurs ont été au pouvoir pendant à peu près 31 ans. Même si nous sommes actuellement dans l'Opposition officielle à l'Assemblée nationale de la Saskatchewan, notre parti a une présence active et importante sur la scène politique de la Saskatchewan. Je dirais que tout laisse prévoir qu'il en sera ainsi à l'avenir. En 1982, nous comptons 40,000 membres. Étant donné nos origines et notre passé, nous sommes très près de la Saskatchewan rurale. Cela touche bien sûr les transports.

Permettez-moi de m'arrêter un moment sur les résolutions que nous avons adoptées comme parti. Comme on peut le voir à la page 2, en 1982, nous avons adopté la résolution suivante:

Attendu que les pourparlers Gilson ont été organisés par Pepin, afin de donner la fausse impression d'un accord

## [Text]

Crow rate, and whereas Dr. Gilson's report does not truly represent the feelings of western farmers, be it resolved that the NDP rejects the Gilson Report and supports retention of the Crow rate, non-negotiable, subject only to change approved by a vote of Canadian Wheat Board permit holders in western Canada.

Resolutions on grain transportation have been dealt with at most annual conventions of the party in recent years. In 1981, the following resolution was adopted:

Whereas there is an increasing pressure from the railroads and other groups for removal of the Crow rate, and whereas the railroads state that they need compensatory rates for hauling grain in order to maintain service, and whereas the American railroads receive compensatory rates but provide no better service, therefore be it resolved that the New Democratic Party reaffirm and express in the strongest terms its support of the statutory Crow rates and maintain them non-negotiable.

Resolutions have been similar to that in years preceding 1981.

One of the purposes of this submission is to underline the strongly held views of the membership of the New Democratic Party who have expressed their views on grain transportation policy as outlined above. These views are held by many other people who support the New Democratic Party but do not hold a membership. These views are also shared by a sizeable number of people in Saskatchewan who are not associated with the New Democratic Party.

The New Democratic Party and its predecessors have pressed for many programs to stabilize and strengthen rural Saskatchewan communities and the rural economy. Many of these programs were implemented by the New Democratic Party when it held government in the province. These programs—for example, rural electrification and grid roads—improved living standards for rural people and made a rural economy more viable. They helped to offset the severe economic and technological pressures that led many people to seek another way of life.

The end result of these many programs was the maintenance of a viable rural community in Saskatchewan, which is making a significant contribution to the Saskatchewan economy and to the Canadian economy as a whole. But the ongoing wellbeing of that rural economy is very fragile. Thus, the Saskatchewan NDP urges the committee to reject any proposals for the elimination of the statutory Crow rate as it now is, and urges the committee to explore other alternatives to achieve the necessary upgrading of our railroad system.

It is obvious that public investment is required to bring this about. We would suggest that this investment be made directly by the Government of Canada and that the Government of Canada take equity in return for its investment.

It is the view of the New Democratic Party that Canadian railways have been amply rewarded for their efforts from the

## [Translation]

lui permettant de toucher au tarif du Nid-de-Corbeau et attendu que le rapport de M. Gilson ne s'inspire pas des vrais sentiments des agriculteurs de l'Ouest, il est résolu que le NPD rejette le rapport Gilson et soutient que le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer non négociable et susceptible d'être modifié qu'avec l'approbation par voie de scrutin des détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé dans l'Ouest du Canada.

Ces dernières années, à presque toutes ses conventions annuelles, notre parti a adopté des résolutions pour le transport du grain. En 1981, la résolution suivante a été adoptée:

Attendu que les chemins de fer et d'autres groupes exercent des pressions de plus en plus fortes pour que le tarif du Nid-de-Corbeau soit supprimé; attendu que les chemins de fer soutiennent que pour maintenir le service il leur faut des tarifs compensatoires pour le transport du grain, et attendu que les chemins de fer américains bénéficient de tarifs compensatoires mais ne fournissent pas un meilleur service, il est donc résolu que le Nouveau parti démocratique réaffirme instamment son appui aux tarifs statutaires du Nid-du-Corbeau et maintient qu'ils ne sont pas négociables.

Des résolutions semblables ont été adoptées au cours des années qui ont précédé 1981.

Mon exposé vise entre autres à insister sur le fait que les membres du Nouveau parti démocratique ont des opinions bien arrêtées sur la politique du transport du grain, comme en témoigne les résolutions adoptées précédemment. Ces opinions sont partagées par bien d'autres qui appuient le Nouveau parti démocratique sans en être membre. Elles sont aussi partagées par un nombre appréciable d'habitants de la Saskatchewan qui n'appuient pas le Nouveau parti démocratique.

Notre parti et ceux qui l'ont précédé ont demandé bien des programmes visant à stabiliser et à renforcer les communautés et l'économie rurale de la Saskatchewan. Un grand nombre de ces programmes ont été mis en oeuvre par le Nouveau parti démocratique lorsqu'il a formé le gouvernement de la province. Ces programmes—par exemple l'électrification rurale et le quadrillage routier—ont amélioré le niveau de vie des ruraux et rendu l'économie rurale plus viable. Ils ont contribué à compenser les fortes pressions économiques et techniques qui ont amené bien des gens à chercher un autre mode de vie.

Ces nombreux programmes ont enfin permis de maintenir une communauté rurale viable en Saskatchewan, communauté qui contribue considérablement à l'économie de la province et à celle du Canada dans son ensemble. Cependant, le maintien de cette économie rurale est très délicat. C'est pourquoi le NPD de la Saskatchewan visant à supprimer le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau sous sa forme actuelle, et à envisager d'autres moyens d'apporter les améliorations dont notre réseau ferroviaire a besoin.

Il va de soi que ce sont les fonds publics qui doivent le financer. Nous suggérons que cet investissement soit fait directement par le gouvernement du Canada et qu'en échange il participe au capital-action des chemins de fer.

Le Nouveau parti démocratique considère que les chemins de fer canadiens ont été amplement récompensés, à même les



*[Texte]*

public purse and that they have enjoyed immense benefits from the public throughout their history, more than sufficient to offset any burdens that may be involved with the continuation of the Crow rate.

The membership of the New Democratic Party has expressed concern on many occasions about the influence and power held by Canadian Pacific Limited on the Canadian scene, and has on numerous occasions advocated the nationalization of that company. The view has also been expressed that compensation paid for this acquisition should be offset to the extent necessary by the value of benefits received in the past by Canadian Pacific Limited from governments in Canada.

It is not the purpose of this brief to undertake a detailed analysis of the bill before the committee. The caucus has just made a submission that underlines some of the analysis; we are also aware of the efforts of the New Democratic members of Parliament from Saskatchewan and other provinces on this legislation. Speaking on behalf of the membership of the New Democratic Party, we want to state that we are proud of the efforts of our elected members; we wish to make it clear that they express the viewpoint of the party on grain transportation questions.

I would like to make a comment here about Saskatchewan's farmers, of which I am one. We who farm in Saskatchewan, and I guess in all of western Canada, are in a unique position.

• 2110

We sell our product on the world market. That is a well-known fact; it has been brought before this committee a few times earlier today. We sell on a world market but, on the other hand, we buy domestically. For example, if I buy a car, I buy a car at a Canadian price. I cannot buy a car which is, say, a Japanese car at a Japanese price. Similarly, I cannot buy a tractor that comes from Romania or Russia or some of those places, at the price that they charge. I pay a price that is dictated by a domestic market in Canada, and this price is protected by tariffs to protect our industries in Canada. Similarly, if I were to buy a shirt or a pair of pants, I probably could do very well if I could buy clothing from Taiwan or China or some country like that.

Unfortunately, I sell my product on the world market. I buy my inputs on the Canadian market. The only benefit we have enjoyed as farmers in western Canada to compensate for this has been the Crow rate. The transportation has been a help to us, and now we are talking about losing that too. To me, this is very unfair. In the scheme of the whole dominion of Canada this is one of our rights that we have achieved from the Constitution, and now we are talking about losing that as well.

In conclusion, the New Democratic Party urges the committee as well as the Government of Canada to withdraw this legislation and to develop a transportation policy designed to meet the public interest rather than the more narrowly defined interests of the railroads in this country.

*[Traduction]*

fonds publics, pour ce qu'ils ont fait; ils ont toujours bénéficié d'énormes avantages consentis par le public, avantages plus que suffisants pour compenser les charges que peuvent entraîner le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Les membres du Nouveau parti démocratique ont maintes fois exprimé les craintes que suscitent, pour eux, l'influence et le pouvoir du Canadien Pacifique au Canada et ils ont souvent préconisé la nationalisation de cette société. Le parti a aussi fait valoir que l'indemnisation versée pour son acquisition devrait être en partie compensée par la valeur des avantages que le Canadien Pacifique a reçue, dans le passé, des gouvernements canadiens.

Le présent mémoire ne vise pas à faire une analyse détaillée du projet de loi qu'étudie le Comité. Le caucus ne fait que présenter un exposé soulignant certains points de l'analyse; nous sommes conscients des efforts que déploient les députés néo-démocrates de l'Assemblée législative de la Saskatchewan et des autres provinces relativement à cette mesure. Au nom des membres du Nouveau parti démocratique, nous tenons à dire que nous sommes fiers des efforts déployés par nos membres élus; nous tenons à bien préciser qu'ils expriment le point de vue du parti sur les questions de transport du grain.

J'aimerais dire quelques mots des agriculteurs de la Saskatchewan, dont je fais parti. Nous, les agriculteurs de la Saskatchewan et de toutes les provinces de l'Ouest, je suppose, nous nous trouvons dans une position unique.

Nous vendons notre produit sur le marché mondial. C'est un fait bien connu; on l'a déjà mentionné à quelques reprises, aujourd'hui. Nous vendons sur le marché mondial, mais, d'autre part, nous achetons dans le pays. Par exemple, si j'achète une automobile, je l'achète au prix canadien. Je ne peux pas acheter une automobile japonaise au prix japonais. De même je ne peux pas acheter un tracteur fabriqué en Roumanie, en Russie ou ailleurs au prix de vente de ces pays. Je paie le prix dicté par le marché intérieur canadien et ce prix fait l'objet d'un tarif qui vise à protéger nos industries canadiennes. De même, pour une chemise ou un pantalon, je pourrais probablement le faire à très bon marché si je pouvais l'acheter de Taiwan, de la Chine ou de pays similaires.

Malheureusement, je vends mon produit sur le marché mondial et j'achète ce dont j'ai besoin sur le marché canadien. La seule compensation que j'avais comme agriculteur de l'Ouest était le tarif du Nid-de-Corbeau. Les subventions aux transporteurs nous ont aidé, mais, maintenant, nous risquons de le perdre. À mon avis, c'est très injuste. Dans le plan du Canada c'est l'un des droits que la Constitution nous a donné et on parle de nous l'enlever.

Pour conclure, le Nouveau parti démocratique demande instamment au Comité ainsi qu'au gouvernement du Canada de retirer ce projet de loi et d'élaborer une politique des transports conçue dans l'intérêt public plutôt que dans l'intérêt particulier des chemins de fer.

[Text]

Mr. Chairman, I respectfully submit this presentation by the Saskatchewan New Democratic Party. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

I will now call upon Mr. Scott Banda to make a presentation on behalf of the Saskatchewan Young New Democrats.

**Mr. Scott Banda (Saskatchewan Young New Democrats):** Thank you very much, Mr. Chairman. It is quite an honour to be here representing young people and being able to present a view to the committee on behalf of the young people of this province.

Maybe I will try and make this exciting for some of you guys and get things rolling here again. We have been through a little bit and I will try not to reiterate a lot of the things that have been said. I think they have been well established and there is no use to rehash old things.

I would like to spend some time especially on two pretty important issues to me, and probably to young people in this province, and that is the effect of this proposed legislation on my local little town out there in the middle of nowhere, in Saskatchewan, and the effect on young people trying to farm, trying to become established in farming.

We are well aware of the history of the subsidies given to CPR and to the railways generally, with not much in return. Here we are being asked, as farmers in Saskatchewan, to pay more. That is where we get trouble, I guess.

First, dealing with the proposed legislation, here we go again on variable rates. You guys all love them; let us go one more time. That is one of my greatest fears. It is a great fear, the fear of variable rates in rural Saskatchewan. You will ask, why? Here we go.

A variable rate: the railways will have that power to dictate to us what they want to charge on what line, when, where, at what time. That gives them the power to manipulate those lines to their benefit. This is farmers being manipulated by companies. I remember way back, my grandfather and family, who came across from Romania and fought multinationals in the 1920s and 1930s to get rights as farmers, to be recognized. Now, are we walking backwards? That, to me, is crazy. Quite simply, crazy.

Variable rates—it is well known that railways would rather run their trains down the main lines and leave the branch lines alone, because they lose money for the railways. That is inefficient, I guess. But what does that mean, if they quit running their trains down those branch lines? With the proposed legislation, there is no guarantee which would prevent that. With the variable rates, they will charge more on the branch lines because it costs them more. That is a fact. They will eventually force the farmer—for economic reasons, pure economics, they will charge a higher rate on the branch lines and force them to drive to the main lines.

[Translation]

Monsieur le président, je vous remets respectueusement ce mémoire du Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

J'invite maintenant M. Scott Banda à nous présenter un exposé au nom des jeunes néo-démocrates de la Saskatchewan.

**M. Scott Banda (Jeunes néo-démocrates de la Saskatchewan):** Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un honneur pour moi de représenter, ici, au comité, les jeunes de la province.

Peut-être que je pourrai rendre mon exposé intéressant et relancer le débat. Bien des choses ont été dites et je vais essayer de ne pas trop les répéter. Ce serait inutile, je pense, de les remâcher.

Je voudrais m'attarder quelque peu sur deux questions particulièrement importantes, pour moi et probablement pour les jeunes de la province, à savoir l'incidence que ce projet de loi aurait sur mon petit village, là-bas, en Saskatchewan et ses répercussions sur les jeunes qui voudraient se lancer en agriculture.

Nous sommes bien au courant des subventions accordées dans le passé au CP et aux chemins de fer en général, subventions en échange desquelles nous n'avons pas reçu grand chose. On nous demande maintenant, à nous les agriculteurs de la Saskatchewan, de verser davantage. C'est là que tout se gâte.

Premièrement, si on revient au projet de loi, il est encore question de taux variables, vous les aimez tous; revenons-y encore une fois. C'est l'une de mes plus grandes craintes. C'est une des grandes craintes de la Saskatchewan rurale. Pourquoi? Voici.

Un taux variable donne aux chemins de fer le pouvoir de nous dire combien il exigent pour quelle ligne, quand, où et à quel moment. Cela leur donne le pouvoir de manipuler ces embranchements à leur avantage. C'est-à-dire que les agriculteurs seraient manipulés par les sociétés ferroviaires. Il y a longtemps, mon grand-père et sa famille sont venus de Roumanie et ont lutté contre les multinationales, au cours des années 20 et 30, pour faire reconnaître leurs droits comme agriculteurs. Nous retournerions en arrière, maintenant? À mon avis, c'est aberrant. Tout simplement aberrant.

C'est un fait bien connu que les chemins de fer aimeraient mieux faire circuler des trains sur les grandes lignes et abandonner les embranchements qui leur font subir des pertes. C'est inefficace, je suppose. Mais qu'arrive-t-il, si les trains ne circulent plus sur les embranchements? La mesure proposée ne prévoit rien pour empêcher leur abandon. Si on permet des tarifs variables, ils demanderont davantage pour le service des embranchements parce qu'il leur coûte plus cher. C'est un fait. Ils forceront éventuellement les agriculteurs à transporter leur blé en camion jusqu'aux lignes principales et ce, pour des raisons strictement économiques, car ils exigeront davantage pour le transport à partir des embranchements.



## [Texte]

By doing that, the branch line is eventually abandoned. That is where my greatest fear comes in: the abandonment of a branch line to a small town.

I rode my bus to school every morning at 8.00 and saw the grain trucks lined up at the elevator in my little town. What were those farmers doing in town? Sure, they would go to the cafe, have a cup of coffee, all the regular stuff that they do in town.

Without that elevator and without that branch line, those farmers no longer have a reason to go to town. No reason at all. They do not have to take their grain there, because what is the use? It costs them more to truck it out of that little town than to drive it somewhere. So they are forced to truck now. The death of a small town in Saskatchewan, a rural way of life that I grew up on and I am proud of it. My father is proud of it, my grandfather is proud of it. I would like to see my children have a shot at it, too. I really would.

I would urge you all to really consider that. It is real important. Because if those small towns start going, that is a lot of people out of work in your small-town cafe, stores, elevators. They have to go somewhere. They have to go somewhere.

That is enough of that. On to the young farmer. I noticed a few young people out there, the blue agro jackets from the U of S. There are still young people who want to farm out there. But it was just announced two weeks ago, I think, or last week, initial payments are down on grain. Costs are skyrocketing—fuel costs, fertilizer, chemicals, land.

If I wanted to start farming today, it would be impossible. It is virtually impossible, unless I go find some nice woman out there who has a rich dad and I marry onto a farm. Yeah, hey, what the hell? Excuse the language, there. That is fine; I might get lucky. You never know. That is one possibility.

The other way to go is if my father would hand me everything. That is a nice idea. But those are two very remote possibilities, to start farming as a young person, because the costs are way too high.

Even if by some chance I was able to begin—if I found that nice girl out there with a rich uncle, the whole bit, and I got established—then I am faced with five times the freight rate to ship grain. What is the use of starting, even, if you are beaten before you start? I hate to say it, but that is common in young peoples' minds these days: What is the use of farming when I cannot make a penny at it? What is the use?

I am sure you are all well aware of what agriculture means to this country, to this province, and to my local community. It is very important to our whole economy. It is very important that we keep the people on the land. Once again, it is important that we get young people starting to take over the farms. If there is no way they can make a go at it they are not going to do it, and it is going to die. That is a sad day, when it dies.

## [Traduction]

Ce faisant, les embranchements seront éventuellement abandonnés. C'est là ma plus grande crainte; l'abandon d'un embranchement desservant une petite ville.

Quand je passais, dans l'autobus scolaire, à huit heures, je voyais les camions chargés de grain qui faisaient la queue à l'élévateur. Qu'est-ce que ces agriculteurs faisaient en ville? Ils allaient, bien sûr, prendre une tasse de café, ils faisaient tout ce qu'ils font ordinairement quand ils viennent en ville.

S'il n'y avait ni élévateur ni embranchement, ces agriculteurs n'auraient plus aucune raison d'aller en ville. Absolument aucune raison. Ils n'auraient pas à y transporter leur grain car à quoi cela servirait-il? Il leur en coûterait plus cher de le transporter en camion à partir de cette petite ville qu'en passant par un autre chemin. Ils seraient donc obligés de le transporter en camion. Ce serait la mort d'une petite ville de la Saskatchewan, d'un mode de vie rural dans lequel j'ai grandi et dont je suis fier. Mon père en est fier, mon grand-père en est fier. Je voudrais que mes enfants aient l'occasion de l'être aussi. Je l'aimerais vraiment.

Je vous invite tous à vraiment reconsidérer cette mesure. C'est très important, car si cette petite ville commence à disparaître, un grand nombre de ceux qui travaillaient au restaurant, dans les magasins et les élévateurs seront obligés d'aller ailleurs. Il leur faudra aller ailleurs.

J'en ai assez dit sur ce sujet. Revenons aux jeunes agriculteurs. J'ai remarqué quelques jeunes, là-bas, qui portent les blousons de l'école d'agriculture de l'Université de la Saskatchewan. Il y a encore des jeunes qui veulent cultiver la terre, là-bas. Mais on vient d'annoncer, il y a deux semaines, je pense ou la semaine dernière, que les paiements initiaux du grain ont diminué. Les coûts montent en flèche—les coûts du carburant, de l'engrais, des produits chimiques, de la terre.

Si je voulais me lancer en agriculture aujourd'hui ça me serait impossible. Ce serait, à toutes fins pratiques, impossible à moins de trouver, là-bas, une jeune fille avec un papa riche. Bien sûr, pourquoi pas? Ce n'est pas impossible. On ne sait jamais.

L'autre façon de s'y prendre serait que mon père me laisse tout. C'est une idée. Mais ce sont là les seuls moyens très hypothétiques de se lancer en agriculture, parce que les coûts sont beaucoup trop élevés.

Même si par chance, je pouvais commencer—si je rencontrais cette fille charmante qui a un oncle riche et si je réussissais à m'établir—il me faudrait encore payer cinq fois le tarif de transport pour expédier mon grain. Pourquoi commencer, si la partie est perdue d'avance. Je le dis à regret, mais voici ce que beaucoup de jeunes pensent aujourd'hui: pourquoi me lancer en agriculture si ça ne rapporte pas? À quoi cela me servirait-il?

Vous êtes tous bien au courant, je suis sûr, de l'importance de l'agriculture pour le pays, la province et ma localité. Elle est très importante pour toute notre économie. Il est très important que nous gardions les gens sur la terre. Encore une fois, il est important que les jeunes prennent la relève. Si cela leur est impossible, ils ne le feront pas et l'agriculture mourra. Ce sera bien triste.

## [Text]

That is why I really encourage you guys to look seriously at this bill and to recommend that we—here we go again—scrap it. I find a lot of problems with it, but they have all been well-aided. It is important to the young people, and it is important to my town, because it is my way of life, and I do not want it destroyed. I thank you for the time in being given this opportunity to present this brief to you. Thanks a lot.

• 2120

**The Chairman:** Thank you, Mr. Banda. The first questioner is Mr. Gaston Gourde.

**M. Gourde:** Merci, monsieur le président.

Je m'adresse à M. Hovdebo. J'ai remarqué, dans son exposé, à la page 2, que le N.D.P. fait grand état à savoir que le tarif du *Crow* ne devrait être modifié que sur un vote majoritaire des détenteurs de permis. Ensuite, il est question d'un processus démocratique selon la résolution du Nouveau parti démocratique.

Lors de la dernière élection qui a eu lieu ici, en Saskatchewan, le Nouveau parti démocratique était une des parties à l'élection. Nous savons tous qu'à ce moment-là, le sujet du tarif du Nid-de-Corbeau avait été discuté puisque, depuis le mois de février 1982, le professeur Gilson avait été saisi de ce dossier, à la demande du Cabinet. Il devait d'ailleurs remettre son rapport au début du mois de juin 1982.

Monsieur Hovdebo, pouvez-vous nous expliquer comment il se fait, vous qui êtes un si grand démocrate, que la population de la Saskatchewan qui, apparemment, approuvait clairement votre position concernant le *Crow* lors de la dernière élection, que cette même population que vous décrivez aujourd'hui comme étant très alarmée par la position du gouvernement, ait choisi un autre parti que le vôtre pour les représenter?

En outre, il est beaucoup question de consensus en Saskatchewan. On s'est rendu compte, suite aux questions de gens venant d'un peu partout et qui sont proches du Nouveau parti démocratique, qu'il devrait y avoir consensus en Saskatchewan. J'ai entendu ces mêmes mots un peu plus tôt; je ne sais pas si c'est vous qui les avez prononcés, mais c'est suite à une question posée par M. de Jong. On parle d'un consensus en Saskatchewan et on parle en même temps d'une politique nationale de transport et d'une politique nationale du transport des grains. Je comprends mal qu'on puisse parler d'un consensus en Saskatchewan, c'est-à-dire dans une seule province, et qu'on omette de dire que ce consensus devrait être national puisqu'il s'agit d'une politique nationale.

Monsieur Hovdebo, pouvez-vous nous expliquer comment il se fait qu'au nom même de l'unité nationale, on oublie les provinces Maritimes, le Québec, l'Ontario et les autres provinces, comme la Colombie-Britannique et certaines autres qui, elles, n'ont pas nécessairement la même position que la Saskatchewan ou la même position que le Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan? J'ai peine à concevoir qu'on puisse parler de consensus ici alors que, et j'emploie vos propres paroles, on parle de politique nationale et qu'on ne parle jamais de consensus national! J'aimerais bien que vous

## [Translation]

C'est pourquoi je vous incite vraiment à examiner sérieusement ce projet de loi et à recommander qu'il soit jeté au panier. J'ai bien des choses à lui reprocher, mais cela a déjà été fait. C'est une question importante pour les jeunes, pour ma ville, parce que c'est son mode de vie et que je ne veux pas le voir disparaître. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous présenter ce mémoire. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Banda. Le premier à poser des questions est M. Gaston Gourde.

**Mr. Gourde:** Thank you, Mr. Chairman.

I am addressing my remarks to Mr. Hovdebo. I noticed, in his presentation, on page two, that the NDP emphasized that the *Crow* rate should not be changed except by a majority vote of permit holders. It is then a question of democratic process, as the New Democratic Party resolution would have it.

During the last election held here in Saskatchewan, the New Democratic Party was one of the parties contesting the election. We all know that, at that time, the subject of the *Crow*'s next rate was being discussed, because Professor Gilson began work on the case, on request by Cabinet. Besides, he was supposed to submit his report during the month of June, 1982.

Mr. Hovdebo, can you tell us how, you being such a strong believer in democracy, how the people of Saskatchewan who, apparently, fully endorsed your position on the *Crow* during the last election, how this very same population that you are currently describing as being highly alarmed by the government's position, could have chosen another party than yours to represent it?

Another thing. It is largely a matter of consensus in Saskatchewan, people have become aware of the fact, following questions asked by people from all over and who have connections with the New Democratic Party, that there should be a consensus in Saskatchewan. I heard these very words a little earlier. I do not know whether they are your words, but it was following a question asked by Mr. de Jong. We are talking about a consensus in Saskatchewan, and at the same time we are talking about a national transportation policy, and a national grain transportation policy. I am at a loss to understand how people can talk about a consensus in Saskatchewan, that is, one province, and not state that this consensus should be a national consensus, because we are talking about a national policy.

Mr. Hovdebo, can you tell us why, in the name of national unity itself, why the Maritime Provinces, Quebec, Ontario and the other provinces, such as British Columbia and certain others are forgotten, these provinces being ones which do not necessarily hold the same position as Saskatchewan or the same position as the Saskatchewan New Democratic Party? I find it hard to believe that we can talk about a consensus here while—and I am using your very words—we are talking about a national policy without ever mentioning a national consensus! I would like you to clarify this situation, and tell us what



[*Texte*]

clarifiez cette situation et nous dire quelle est la position du Nouveau parti démocratique en ce qui a trait au consensus national au Canada.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. W. Hovdebo:** Thank you for the questions. I will try to answer them as best I can. I mentioned at the beginning that I am not a politician; I probably cannot debate with you as well as I would like to, but I will try.

The first question was why the population of Saskatchewan voted for someone else. You know, sir, I have never figured that out.

**The Chairman:** You are not alone in that regard.

**Mr. W. Hovdebo:** There are several of us in Saskatchewan who are still scratching our heads wondering out that. But to get back to the Crow rate issue, certainly it was one of the NDP's platforms to go with the retention of the Crow. The election is history now; we know what happened there. But let me make one point. The Progressive Conservative Party, under the leadership of Grant Devine, said that their position on the Crow was no different from the position of the NDP, and the people of Saskatchewan took that into consideration. I guess they took a lot of other things into consideration, too, and the majority voted for them. The vote then was not a vote against the Crow, because both parties offered the same thing during the election.

The next question you put to me was a consensus provincially and not nationally. Sir, I would like to answer that by saying that I am not aware of all the aspects of what this may do to all the other provinces, but I am afraid that, if it has a detrimental effect on Saskatchewan, it may well have a detrimental effect on a lot of other provinces, directly or indirectly.

But this is hypothetical; the whole argument gets to be hypothetical. I am from Saskatchewan; I can talk about a provincial consensus here; I cannot talk about a national consensus. Perhaps the reason that I am sitting here tonight talking to you is to try to convince some of you people that what is good for Saskatchewan probably might be good for all of Canada. And I would hope that point could be understood by you, and that you could see, in your wisdom and in your creativity, a way to try to develop a policy that could do something for all of us. I would throw out a challenge to you. I think legislation could be before us, which is more creative to everyone in the country, rather than what we are looking at in front of us right now.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Gourde et soyez bref, s'il vous plaît.

**M. Gourde:** Très bien.

Monsieur Hovdebo, vous dites dans votre mémoire et je veux juste avoir une précision afin de m'assurer qu'on parle bien de la même chose, que la position du Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan., enfin, vous semblez vouloir dire que votre position ressemble étrangement à celle adoptée par le

[*Traduction*]

the New Democratic Party's position is with regard to national consensus within Canada.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. W. Hovdebo:** Merci de vos questions. Je vais essayer d'y répondre de mon mieux. J'ai dit au départ que je n'étais pas un homme politique; je n'ai probablement pas autant de talent pour discuter que vous, mais je vais essayer.

Vous m'avez demandé, dans votre première question, pourquoi la population de la Saskatchewan avait voté pour un autre parti. Vous savez, monsieur, je ne l'ai jamais compris.

**Le président:** Vous n'êtes pas le seul.

**M. W. Hovdebo:** Nous sommes plusieurs, en Saskatchewan, à nous en étonner encore. Mais, pour en revenir au tarif du Nid-de-Corbeau, son maintien était sûrement l'un des points du programme électoral du NPD. Ces élections font maintenant partie du passé, nous savons ce qui est arrivé. Permettez-moi toutefois d'ajouter que le Parti progressiste-conservateur dirigé par Grant Devine a déclaré que sa position au sujet du Nid-de-Corbeau ne différerait pas de celle du NPD et la population de la Saskatchewan a pris cela en considération. Je suppose que les électeurs ont pris bien d'autres questions en considération et c'est pour eux que la majorité a voté. Le vote n'était toutefois pas contre le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, puisque les deux partis ont adopté la même position pendant la campagne électorale.

Dans la question suivante, vous m'avez parlé d'un consensus provincial et non national. Monsieur, j'aimerais vous dire que je ne connais pas toutes les répercussions que cette mesure peut avoir dans les autres provinces, mais je crains que, si elle a des conséquences négatives en Saskatchewan, elle en ait aussi dans les autres provinces, directement ou indirectement.

Mais c'est là une question hypothétique; tout le débat devient hypothétique. Je suis de la Saskatchewan, je peux parler d'un consensus provincial; je ne peux pas parler d'un consensus national. Si je suis ici, ce soir, c'est peut-être pour essayer de convaincre certains d'entre vous que ce qui est bon pour la Saskatchewan le serait probablement pour tout le Canada. J'ose espérer que vous puissiez le comprendre et que vous puissiez entrevoir, dans notre sagesse et votre créativité, un moyen d'élaborer une politique avantageuse pour nous tous. Je vous lance un défi. Je pense que nous pourrions élaborer une mesure plus créative pour tout le pays que celle que nous étudions actuellement.

**The Chairman:** This will be your final question, Mr. Gourde, and please be brief.

**Mr. Gourde:** Very well.

Mr. Hovdebo, you state in your brief, and I would like you to clarify one thing, so as to be sure that we are talking about the same thing, that the Saskatchewan New Democratic Party position... well, you appear to be stating that your position strangely resembles that taken by the New Democratic Party

[Text]

Nouveau parti démocratique des autres provinces et celle du Nouveau parti démocratique au niveau national.

Si tel est le cas, pourriez-vous m'expliquer la position du Nouveau parti démocratique au Québec concernant le *Crow*? À mon avis, le Nouveau parti démocratique du Québec n'a pas de position en tant que telle concernant le *Crow* et concernant d'autres domaines que je ne nommerai pas à ce moment-ci. Je sais pertinemment que le Québec n'a pas pris de position à cet égard. Alors, j'aimerais que vous élaboriez sur ce point car vous avez fait allusion aux autres provinces du Canada.

Je vous remercie.

**Mr. W. Hovdebo:** Your question is in regard to the position of the NDP in Quebec. May I start by saying that Quebec has been a real problem to the NDP, as far as having anybody there. It is something I wish we could do something about; we seem not to have been able to do it. Again, I am not an expert on it, but I have heard that a lot of Quebec people . . . and I would have to say that, probably, they are not affiliated with the NDP, because you have to go quite a way to find an NDP person in Quebec, I am afraid, but we do have people who have similar thinking, and who have fair and just minds. And the farming people there as well, from what I gather, are concerned about this piece of legislation. They are concerned that the overriding aspects that may play into the national scheme of things if it were to come into place may be detrimental to some aspects of their operation as well.

• 2130

I understand there is a movement in Quebec which is very concerned about this. Therefore I would say yes, the NDP has not got a great voice in Quebec. I will freely admit that. As far as the other provinces go, I think we are fairly well in unity as far as the NDP is concerned.

I am not only talking about the NDP. I am talking about policy as it stands, and I am talking also as a farmer.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo. Mr. de Jong. No? That completes my list of questioners.

I would like to thank very much Mr. Hovdebo and Mr. Banda for their appearance here tonight. Thank you very much, gentlemen.

I now call on the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry, Pro-Star Mills Limited and the Quittenton Associates Consulting Services. Is Mr. Arthur Hesje here?

Welcome to the committee, Mr. Satin. I am sure your patience has been tried while waiting to appear. I would call on you forthwith to make your presentation to the committee. Limited.

**Mr. Morton Satin (President, Pro-Star Mills):** Thank you, Mr. Chairman. Pro-Star Mills, located in Saskatoon, is a high technology, value-added processor of primary agricultural materials such as legumes. We are a rather young company, having commenced operations a little over one year ago, but in

[Translation]

in the other provinces, and by the New Democratic Party at the national level.

If this be the case, could you enlighten me regarding the position of the Quebec New Democratic Party with respect to the *Crow* rate? In my opinion, the Quebec New Democratic Party does not have any position as such regarding the *Crow* and regarding other areas which I shall not mention at present. I know for a fact that Quebec has not taken a position with regard to this matter. Now, I would like you to explain this point further, because you have alluded to the other provinces in Canada.

Thank you.

**M. W. Hovdebo:** Votre question porte sur la position du NPD au Québec. Permettez-moi de dire, pour commencer, que le Québec a posé un véritable problème au NPD pour ce qui est d'y trouver des membres. C'est un problème que j'aimerais que nous puissions régler. Il ne semble pas que nous ayons pu y parvenir jusqu'ici. Encore une fois, je ne suis pas un expert en ce domaine, mais j'ai entendu dire que beaucoup de Québécois . . . et je devrais dire qui n'appuient probablement pas le NPD parce qu'il est bien difficile de trouver un néo-démocrate au Québec, je le crains, mais il y a bien des gens soucieux de justice et d'équité qui pensent de même. Les agriculteurs de cette province également, d'après ce que j'ai pu apprendre, s'inquiètent de cette mesure. Ils craignent que certains des aspects généraux qu'il pourrait revêtir au plan national, si jamais il était adopté, désavantagent également leurs exploitations à certains points de vue.

Je crois savoir qu'il existe, au Québec, un mouvement que cette mesure inquiète vivement. Par conséquent, je dirais oui, le NPD n'est pas très représentatif du Québec, je l'admets volontiers. Pour ce qui est des autres provinces, je pense que nous sommes relativement unanimes pour ce qui est du NPD.

Je ne parle pas uniquement du NPD. Je parle de la politique actuelle du point de vue d'un agriculteur.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo. Monsieur de Jong. Non? Ma liste est épuisée.

Je voudrais remercier MM. Hovdebo et Banda de leur comparution ici, ce soir. Merci beaucoup, messieurs.

J'appelle maintenant l'Industrie canadienne de déshydratation de la luzerne, *Pro-Star Mills Limited* et les services d'expert-conseil *Quittention Associates*. Monsieur Arthur Hesje est-il ici?

Bienvenue au Comité, monsieur Satin. Je suis sûr que votre patience a été mise à dure épreuve pendant que vous attendiez de comparaître. Je vous invite donc tout de suite à présenter votre exposé au Comité.

**M. Morton Satin (président, Pro-Star Mills):** Merci, monsieur le président. La société Pro-Star Mills qui se trouve à Saskatoon, est une entreprise de conditionnement des produits agricoles primaires comme les légumes qui fait appel à la haute technologie et ajoute une valeur aux produits. C'est une



## [Texte]

this past year we have proven to be one of the most exciting ventures to have happened to the Prairies in the last quarter century.

We add value to crops such as peas and other legumes by using the most modern and elegant techniques to produce fibres, starch and protein for both national and international markets.

Before getting into this, let us spend a few moments on why legumes and other specialty crops are grown in the first place.

Traditionally we have grown one crop on the Prairies, and that is wheat. The large-scale agriculture of wheat is one of Canada's greatest blessings, but it is not without its own problems. The inherent problems of wheat monoculture have long been known to us. Problems such as soil nitrogen depletion, poor water retention, increased requirements of pesticides and herbicides, tremendous summer fallow requirements, disease susceptibility, etc., are clearly some of the costs we associate with large-scale wheat monoculture.

The very dramatic losses in yield that we are suffering this year due to the wheat midge in the Tisdale area is a very good example, where about 90% of the crop was wiped out. Next year they are going to have to grow rapeseed over there just in order to be able to control the midge for the following years. So there is no doubt that monoculture does leave us with a potentially dramatic economic problem.

In an effort to overcome some of these problems an enormous amount of research was devoted to alternate crops over the past 25 years by both the provincial and the federal governments. The results of this research indicated that one of the crops that serves as an excellent replacement for wheat is peas. Peas can eliminate summer fallow if rotated properly; they add significant nitrogen back to the soil; they improve soil management through increased water retention and the reduction of weed problems. Peas are also a profitable cash crop for farmers.

There should be no question around this table as to the value of the specialty crops to Canada's agriculture.

Peas are an excellent addition to Canada's agricultural base. There is a problem, however. There is a limited market for peas and for split peas. I would expect that virtually all of the pea crop goes towards the production of soup. Internationally this is a very large, very competitive, price-conscious market. The world consumption of pea soup is, however, finite. This stable and finite market is what has kept the pea crop from expanding to much larger levels.

This is where Pro-Star Mills comes in. We produce fibre, starch and protein concentrates from peas. These value-added ingredients go into the various food, paper, mining and textile industries, nationally and internationally. In effect, we have managed to spread out the market base almost infinitely. The markets are no longer finite and we are no longer dependent on one basic application for the sale of our peas.

## [Traduction]

société assez jeune qui n'est exploitée que depuis un peu plus d'un an mais depuis un an nous nous sommes montrés une des entreprises les plus dynamiques jamais vues dans les Prairies depuis un quart de siècle.

Nous ajoutons à la valeur de produits comme les pois et d'autres légumes en nous servant des techniques les plus modernes et les plus élégantes de production de fibres, d'amidon et de protéines destinés aux marchés nationaux et internationaux.

Avant d'entrer dans les détails, voyons d'abord la raison d'être des cultures maraîchères ou autres.

Traditionnellement, nous n'avons eu qu'une seule culture dans les Prairies, celle du blé. La culture extensive du blé est un grand bienfait pour le Canada qui ne va pas sans problèmes. Nous connaissons depuis longtemps les problèmes inhérents à cette culture. Ce sont, notamment, l'épuisement de l'azote du sol, la faible conservation de l'eau, des besoins accrus en pesticides et en herbicides, d'énormes travaux de jachères d'été, la vulnérabilité aux maladies, etc... Tous des problèmes qui entrent dans les coûts imputables à la culture exclusive et extensive du blé.

Les pertes spectaculaires de rendement que cause, cette année, le moucheron du blé, dans la région de Tisdale, est un très bon exemple. Presque 90 p. 100 des récoltes sont détruites. L'an prochain nous devons cultiver du lin dans cette région, seulement pour tenir tête au moucheron des prochaines années. Il est donc évident que la monoculture nous expose à des difficultés économiques éventuellement très graves.

Pour essayer de résoudre quelques-uns de ces problèmes, les gouvernements provinciaux et fédéral ont fait depuis 25 ans, énormément de recherches sur les autres cultures. Ces recherches ont permis de découvrir que la culture des pois remplaçait très avantageusement celle du blé. En faisant bien la rotation, la culture des pois permet d'éviter la jachère d'été. Elle permet au sol de réabsorber une quantité appréciable d'azote, elle améliore la gestion du sol en accroissant sa capacité de conserver l'eau et elle atténue les problèmes causés par les mauvaises herbes. La culture des pois est aussi rentable pour les agriculteurs.

On ne devrait pas douter de la valeur des cultures spéciales pour l'agriculture canadienne.

Les pois sont une addition excellente à la base agricole du Canada. Il y a toutefois un problème. Le marché des pois et des pois cassés est limité. Je dirais que toute la production de pois va dans la soupe. Au niveau international, c'est un marché très important, très concurrentiel et très sensible aux prix. La consommation mondiale de soupe aux pois est toutefois limitée. C'est ce marché stable et limité qui a empêché la culture des pois de prendre une grande expansion.

C'est là où Pro-Star Mills intervient. Nous produisons de la fibre, de l'amidon et des protéines à partir des pois. Ces ingrédients, auxquels on a ajouté de la valeur, entrent dans la composition de divers aliments, du papier, et les industries minières et textiles en utilisent tant au niveau national qu'international. En fait, nous avons réussi à étendre la base du marché presque à l'infini. Les marchés ne sont plus limités

[Text]

Unfortunately, we like everyone else face severe competition on these value-added markets. The powerful U.S. soybean industry controls the world protein markets. The U.S.-based corn industry does likewise for the world starch markets. They control the prices. There is no need to expand upon the aggressiveness of these giant international industries and the political clout they have.

We also face a problem of world-wide import quotas for value-added products and the tremendous import levies, particularly from EEC and EFTA countries. At the same time, many of these countries subsidize agriculture and value-added processing of agricultural goods to an incredible extent. Everyone else would like to do the value-added processing and would prefer that Canada remain the traditional hewer of wood and drawer of water.

Many of our competitors receive not only land freight subsidies but ocean freight subsidies as well. The large corn and soy industries dictate their own freight rates through ownership of vessels and through political lobbying.

The competition is tough, and it is not an easy task to develop new value-added industries in Canada's agricultural sector. Yet we must. We cannot stand by and remain the proverbial bread basket while others take the fruit of our soil and do all the value addition themselves.

Among all the other problems we must face is the incredible distance that we have to go to get to port. It is over 3000 kilometres from Saskatoon to Montreal. This is a fact of life. This fact was recognized many years ago with the initial establishment of the Crow rate. The Crow rate made the grain industry in Canada. Of that there should be no question. Whether politically motivated or not, the establishment of the Crow rate was one of Canada's best business decisions. You do what you have to do to sell your goods.

Everyone has been playing a tremendous amount of lip-service to the need for crop diversification. It is marvellous; it is a valid goal; it is a necessary goal. In the rationalization of the statutory freight rate system we are given a chance to do things properly. What is the logic of placing some crops under statutory rates to the exclusion of others? Is it a shorter distance to ship peas from Saskatoon to Montreal than it is for wheat? Is there some grand scheme to promote the development of certain crops and not others? Or is it simply a response to which particular interest group hollers the loudest? There cannot be a closed door policy for certain crops in the rationalization of the statutory freight rates. You do not develop new industries by penalizing them.

• 2140

What about value-added products? Our products have to travel the same distance to port as other statutory commodities. Do not be deluded about the supposedly high returns on

[Translation]

et la vente de pois ne dépend plus d'une seule utilisation de base.

Malheureusement, nous devons, comme tout le monde, affronter une concurrence acharnée au niveau de ces marchés de valeur ajoutée. Le puissant secteur américain du soja contrôle les marchés mondiaux de protéines. L'industrie américaine du maïs contrôle de même les marchés mondiaux de l'amidon. Ils contrôlent les prix. Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'agressivité de ces grandes industries internationales ni sur leur pouvoir politique.

Nous avons aussi à compter avec les quotas d'importation appliqués, partout dans le monde, aux produits de valeur ajoutée sans parler des énormes droits d'importation imposés, surtout, par les pays membres de la C.E.E. et de la E.F.T.A.. En outre, un grand nombre de ces pays verse des subventions incroyables à l'agriculture et à l'industrie de traitement, ajoutant de la valeur aux produits agricoles. Ils voudraient tous s'occuper s'occuper du conditionnement et laisser au Canada son rôle traditionnel de scieur de long et de porteur d'eau.

Un grand nombre de nos concurrents bénéficient non seulement de subventions pour le transport terrestre mais aussi pour le transport maritime. Les grandes industries du maïs et du soja fixent leurs propres tarifs de transport soit parce qu'ils possèdent des cargos soit en exerçant des pressions politiques.

La concurrence est vive et il n'est pas facile de fonder de nouvelles industries de valeur ajoutée dans le secteur agricole du Canada. Pourtant, il le faut. Nous ne pouvons demeurer la corbeille à pain traditionnelle et laisser les autres prendre le fruit de notre sol pour y ajouter eux-mêmes de la valeur.

Entre autres problèmes, il nous faut franchir l'incroyable distance qui nous sépare des ports. Saskatoon est à plus de 3,000 kilomètres de Montréal. C'est un fait. C'est un fait dont on a tenu compte, il y a bien des années, lorsqu'on a établi le tarif du Nid-de-Corbeau. C'est le tarif du Nid-de-Corbeau qui a fait l'industrie du blé au Canada. C'est indiscutable. Que ce soit pour des raisons politiques ou non, l'établissement du tarif du Nid-de-Corbeau a été une des meilleures décisions commerciales du Canada. Il faut ce qu'il faut pour vendre.

Tout le monde a parlé de la nécessité de diversifier les cultures. C'est merveilleux; c'est un objectif valable, c'est un objectif nécessaire. Maintenant que nous en sommes à la rationalisation de la grille des tarifs statutaires du transport, nous avons l'occasion de faire quelque chose de bien. Comment peut-on logiquement faire bénéficier certaines cultures de tarifs statutaires et en exclure d'autres? Saskatoon est-elle plus près de Montréal pour les pois que pour le blé? Existe-t-il un grand plan visant à promouvoir certaines cultures plutôt que d'autres? Ou encore, est-ce seulement la réaction au groupe qui hurle le plus fort? On ne peut exclure certaines cultures si on rationalise les tarifs statutaires de transport. On n'encourage pas les industries en les défavorisant.

Que dire des produits de valeur ajoutée? Nos produits sont aussi loin des ports que les autres denrées bénéficiant du tarif statutaire. Ne vous faites pas d'illusion sur le rendement



## [Texte]

value-added products. Our freight costs amount to over 25% of our finished product costs. In addition, whether we ship to Europe, the Middle East, Asia, or Australia, our land transportation inevitably exceeds our ocean freight costs.

Do you recall the argument to remove the Crow and the value-added agricultural processing industries will go west? I do not believe you motivate someone to develop new industries through punishment, but rather through encouragement. Statutory freight rates should apply to value-added products just as they do to commodities. We fight against subsidized agriculture, import quotas, restrictive import duties and subsidized freight. We get little or no help. Is this Canada's commitment to the diversification of our agricultural base? Is this Canada's commitment to develop value-added industry in the west?

We are all here to get input on how to best rationalize our problems of getting western produced goods to port so they can compete on international markets. Better yet, we do not just want to compete; we want to sell. With all the tremendous amount of rhetoric in politics surrounding the controversial topics, we must not lose sight of one thing: The decisions that will come out of all this will in effect be business decisions. They might be good business decisions and they might be bad business decisions, but the result of all this controversy and debate will in fact end up being a business decision either way. Whether you back winners or whether you back losers, ultimately it is your decision. The quality of your final decision can make all of the participants in this debate winners or all losers.

Canada's past business record on international markets has not been exceptional. We do sell a tremendous amount of raw materials, of course, but so then do the banana republics. We cannot use this as a yardstick. It is better to compare ourselves to the Swiss, a country of 6 million people and I do not know how many cattle—far fewer than we have; yet you can buy the little Swiss cheese triangles in every remotest corner of this world. Why them and not us?

International marketing of value-added products is hard ball. If we want to grow and develop our value-added industrial base, we must be prepared to play hard ball. We have all the components necessary to be successful. We need some motivating leadership. We must produce. We must sell. We must do what it takes to sell, and we must get our products to port at the lowest possible cost.

We need a subsidized statutory freight rate for value-added products of peas, beans, cereals, and other specialty crops. The rates must be in effect until these industries are firmly established, and remain in effect in order to keep us competitive. These rates in fact should put us at an advantage on all international markets. They should be reviewed every number of years to determine their effectiveness. They must also apply to containerized shipments.

## [Traduction]

supposément élevé des produits de valeur ajoutée. Nos frais de transport représentent plus de 25 p. 100 du coût de nos produits finis. En outre, que nous les expédions en Europe, au Moyen-Orient, en Asie ou en Australie, nos frais de transport par voie de surface dépassent inévitablement ceux du transport maritime.

Vous souvenez-vous de l'argument selon lequel si on supprimait le tarif du Nid-de-Corbeau les industries de conditionnement de produits agricoles leur ajoutant une valeur se déplaceraient vers l'Ouest? Je ne pense pas qu'on incite quiconque à créer de nouvelles industries en les pénalisant; il faut plutôt encourager. Les tarifs statutaires de transport devraient s'appliquer aux produits de valeur ajoutée comme aux autres denrées. Nous luttons contre l'agriculture subventionnée, les quotas d'importation, les droits d'importation restrictifs et le transport subventionné. Nous ne recevons que peu ou pas d'aide. Est-ce là la volonté du Canada de développer une industrie de valeur ajoutée dans l'Ouest?

Nous sommes tous ici pour apporter des idées sur la meilleure façon de rationaliser nos problèmes de transport de la production de l'Ouest pour qu'elle soit concurrentielle sur les marchés internationaux. Encore mieux, nous ne voulons pas uniquement faire concurrence, nous voulons vendre. Malgré tous les grands discours politiques qui entourent des questions prêtant à controverse, il est une chose que nous ne devons pas perdre de vue: les décisions qui découleront de tout cela seront, en fait, des décisions commerciales. Elles peuvent être bonnes ou mauvaises il n'en reste pas moins que cette controverse et de ce débat aboutiront, en fait, à une décision commerciale, dans un sens ou dans l'autre. Que vous misiez sur les gagnants ou les perdants, ce sera en fin de compte votre décision. La décision finale peut faire de tous les participants à ce débat des gagnants ou des perdants.

Les performances du Canada sur les marchés internationaux n'ont jamais été impressionnantes. Nous vendons une énorme quantité de matières premières, bien sûr, mais les républiques de bananes font de même. Nous ne pouvons nous en servir comme étalon. Il vaut mieux nous comparer à la Suisse, un pays de 6 millions d'habitants, et de je ne sais combien de bovins—beaucoup moins que nous n'en avons; pourtant on peut acheter de petits triangles de fromage suisse dans les coins les plus perdus du monde. Pourquoi eux et pas nous?

La commercialisation internationale des produits de valeur ajoutée est difficile. Si nous voulons accroître et développer notre base industrielle de valeur ajoutée il nous faut être prêts à affronter des difficultés. Nous avons tout ce qu'il faut pour réussir. Nous devons produire. Nous devons vendre. Nous devons faire ce qu'il faut pour vendre et il faut que le transport de nos produits au port nous coûte le moins cher possible.

Il nous faut un tarif statutaire de transport subventionné pour les produits de valeur ajoutée dérivés des pois, des haricots, des céréales et des autres cultures spéciales. Les tarifs doivent rester en vigueur tant que ces industries ne seront pas solidement établies et le rester pour que nous demeurions concurrentiels. En fait, ces tarifs devraient nous donner un avantage sur tous les marchés internationaux. On devrait les

[Text]

It is we, the resident farmers and entrepreneurs, who have risked everything to do Canada's bidding in trying to develop the west. How many large value-added industrial giants do you see out here in the west right now? There are very few. There are not many that have the foresight and the guts to take a valuable goal and go for it, not simply to pay lip service to it.

Subsidized rates to get our value-added products the tremendous distances we have to go to port so that we can effectively compete on international markets would be invaluable to us. We have the opportunity and the obligation to improve Canada's position and status in international markets. Let us take this opportunity to make the most of it.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Satin.

I see we have some other witnesses who have materialized since Mr. Satin started. These are the representatives of the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry. I would call on Mr. Hesje to introduce his colleagues and make a brief introductory statement, please.

**Mr. Arthur Hesje (Chairman, External Relations, Canadian Alfalfa Dehydrating Industry):** First, let me apologize for our late entrance. We were caught by surprise.

**The Chairman:** That happens to us once in a while too.

• 2150

**Mr. Hesje:** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for this opportunity to discuss the concerns of the alfalfa processing industry with you.

With me tonight is Mr. T. Tornquist, from Choceland, Saskatchewan; Henry Dueck, from Edmonton, Alberta; and Mr. A. Lindsay, from Renfrew, Ontario.

Many of us have met several members of the committee before, in Ottawa. At that time we were concerned that Bill C-155 discriminated against our exports. Since then, the government's amendment, by including dehydrated alfalfa on the list of products that can enjoy the statutory rate, has eased our concerns considerably.

We asked for this meeting for two reasons. The first concerns what will happen if Bill C-155 is not passed, and the second deals with what we consider to be a serious flaw in the government's plans for administration of transportation; namely the Senior Grain Transportation Committee.

At this point, I would like to give you some understanding and background on our industry. The alfalfa dehydrating industry was the first of its kind to establish in western Canada. It is still the only industry which processes feed for its own purposes, rather than as a by-product of another process

[Translation]

réviser à intervalle régulier pour en évaluer l'efficacité. Ils doivent aussi s'appliquer aux expéditions en conteneurs.

C'est nous les agriculteurs et les hommes d'affaires qui avons tout risqué pour répondre à l'invitation du Canada de mettre l'Ouest en valeur. Combien de géants de l'industrie de valeur ajoutée voyez-vous ici dans l'Ouest? Il n'y en a que très peu. Il y en a bien peu qui ont assez de prévoyance et de courage pour se fixer un objectif valable et essayer de l'atteindre au lieu de se contenter de l'approuver en paroles.

Des tarifs subventionnés qui nous permettraient de transporter nos produits de valeur ajoutée sur les énormes distances qu'il nous faut franchir pour se rendre au port, afin que nous soyons concurrentiels sur les marchés internationaux, seraient d'une valeur inestimable pour nous. Nous avons l'occasion et le devoir d'améliorer la position et le statut du Canada sur les marchés internationaux. Profitons le plus possible de cette occasion.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Satin.

Je vois que d'autres témoins sont arrivés depuis que M. Satin a pris la parole. Ce sont les représentants de l'industrie canadienne de la déshydratation de la luzerne. Je demanderais à M. Hesje de nous présenter ses collègues et un bref exposé liminaire, s'il vous plaît.

**M. Arthur Hesje (président, Relations extérieures, Industrie canadienne de la déshydratation de la luzerne):** Premièrement, permettez-moi de m'excuser de notre retard. Nous avons été pris par surprise.

**Le président:** Cela nous arrive aussi de temps en temps.

**M. Hesje:** Merci, monsieur le président et membres du Comité de l'occasion qui m'est donnée de vous faire connaître les préoccupations du secteur du traitement de la luzerne.

Je suis accompagné ce soir de M. T. Tornquist de Choceland, Saskatchewan; Henry Dueck d'Edmonton, Alberta et de M. A. Lindsay de Renfrew, Ontario.

Bon nombre d'entre nous avons déjà rencontré plusieurs membres du Comité, à Ottawa. Nous craignons alors que le projet de loi C-155 défavorise nos exportations. Le gouvernement a en grande partie calmé nos craintes, depuis, en apportant un amendement qui ajoute la luzerne déshydratée à la liste des produits bénéficiant du tarif statutaire.

Nous avons demandé à comparaître à cette réunion pour deux raisons. La première concerne ce qui se passera si le projet de loi C-155 n'est pas adopté et la deuxième porte sur ce nous considérons comme une erreur grave dans les plans du gouvernement concernant l'administration et le transport, c'est-à-dire le comité principal du transport du grain.

Pour le moment, j'aimerais vous donner un aperçu de notre secteur pour que vous puissiez mieux le comprendre. L'industrie de la déshydratation de la luzerne a été la première du genre à s'établir dans l'Ouest. C'est encore la seule industrie qui traite une provende comme telle, et non comme sous-



*[Texte]*

for export. The industry was a positive response to the need for agricultural diversification and to general government encouragement to develop over the past 15 years. To date, the industry already matches most of the objectives of the western transportation initiatives; particularly, encouragement for economic development and agricultural diversification, and processing in western Canada.

As the industry successfully developed an export market in Japan, demand for the product grew, mainly at the expense of the U.S. industry. In response to export demand, the number of processing plants increased to 43 in 1978. The number of processing plants has now, however, shrunk to 30. There has been a drop in exports of nearly 54,000 tonnes in the past five years.

This drop has been caused by rapidly escalating transportation and energy costs, which have left the industry with less than adequate returns to investment, with resulting bankruptcies, plant closings and job losses. Annual freight rate increases have ranged up to 18%. The rate today is more than 3.5 times the original rate of \$9.90 per tonne, negotiated with CN in 1970.

The net return to the alfalfa grower has declined from an average of \$43 per tonne in 1980 to as low as \$25 per tonne in 1982. At the same time, freight cost as a percentage of final price has almost doubled, from 55.8% in 1980 to 108.3% in 1982. Meanwhile, the net return to the grower for spring wheat in 1980-1981 was \$206 per tonne. Freight costs, expressed as a percentage of this final price, were 3%.

Fortunately, the government has responded to our representations by adding dehydrated alfalfa pellets to the list of products eligible for the statutory rate.

Turning now to the export situation: Alfalfa products are in direct competition on the world market with foreign products as well as with other Canadian grains, grain byproducts and other feedstuffs that have enjoyed the Crow rate. They also compete with protein commodities such as canola, linmeal and soy meal.

Present export demand and a potential for growth are well established. Total current Canadian sales cannot meet even the Japanese demand. Most of our shipments are in the form of pellets, which would be covered by the government's amendment. Japanese demand for cubes has also been growing, and consideration should again be given for the inclusion of cubes under the statutory rate.

Japanese farmers are becoming increasingly quality conscious. While this could benefit the alfalfa industry, it will not necessarily do so. A guarantee of vitamin A content is the only clear advantage over the competitive U.S. products which the alfalfa industry can offer potential buyers.

Good prospects for expanding exports exist in Korea and Taiwan. At present, feeding trials are taking place in both

*[Traduction]*

produit provenant d'un autre processus et destiné à l'exportation. Notre industrie a répondu aux besoins de diversification agricole et aux encouragements généraux que le gouvernement a donnés à son développement depuis 15 ans. Cette industrie atteint déjà la plupart des objectifs des mesures de transport prévues pour l'Ouest. Notamment, elle encourage le développement économique, la diversification agricole et le traitement dans l'Ouest.

Comme notre industrie a réussi à développer un marché d'exportation au Japon, la demande a crû, surtout aux dépens de l'industrie américain. En réponse à la demande d'exportation, le nombre d'usines de traitement a atteint 43 en 1978. Ce nombre est maintenant tombé à 30 depuis. Les exportations ont diminué de presque 54,000 tonnes au cours des cinq dernières années.

Cette chute est due à la hausse rapide des coûts de transport et de l'énergie qui a réduit la rentabilité au point qu'il en est résulté des faillites, des fermetures d'usines et des pertes d'emplois. Les hausses annuelles du tarif de transport ont atteint jusqu'à 18 p. 100. Le tarif de transport actuel est de 3.5 fois plus élevé que le premier négocié en 1970 avec le CN, soit \$9.90 la tonne.

Le rendement net du cultivateur de luzerne est tombé d'une moyenne de \$43 la tonne en 1980 à un niveau aussi bas que \$25 la tonne en 1982. En même temps, le pourcentage des frais de transport par rapport au prix final a presque doublé, il est passé de 55.8 p. 100 en 1980 à 108.3 p. 100 en 1982. Pendant ce temps, le produit net que tirait le céréaliculteur du blé de printemps en 1980-1981 était de \$206 la tonne. Les frais de transport exprimés en pourcentage de ce prix final étaient de 3 p. 100.

Heureusement, le gouvernement a donné suite à nos demandes en ajoutant les boulettes de luzerne déshydratée à la liste des produits admissibles au tarif statutaire.

Maintenant du côté des exportations: Les produits dérivés de la luzerne sont en concurrence directe sur le marché mondial avec les produits étrangers de même qu'avec d'autres produits du Canada comme les grains, les dérivés des grains et d'autres provendes qui ont bénéficié du tarif du Nid-de-Corbeau. Ils sont aussi en concurrence avec d'autres produits riches en protéines, comme le canola, la moulée de lin et celle de soya.

La demande actuelle des marchés d'exportation et son potentiel de croissance sont des faits bien établis. Toutes les ventes actuelles du Canada ne suffisent même pas à répondre à la demande du Japon. La plupart de nos expéditions se font sous forme de boulettes qui seraient admissibles aux termes de l'amendement du gouvernement. La demande japonaise de cubes s'est aussi accrue et on devrait envisager, encore une fois, de les rendre admissibles au tarif statutaire.

Les agriculteurs japonais se soucient de plus en plus de la qualité. Même si cela pouvait avantager l'industrie de la luzerne, il n'en sera pas forcément ainsi. Une teneur garantie en vitamine A est le seul avantage évident de l'industrie de la luzerne sur les produits américains concurrentiels.

Les perspectives d'expansion des exportations en Corée et à Taiwan sont bonnes. À l'heure actuelle, on fait des essais

## [Text]

countries. The Korean agency responsible for controlling imports of feedstuffs has recommended the tariff on alfalfa products be reduced from 20% to the range of 5% to 9%, a reduction that would make our product competitive on the Korean market, given relief from escalating transportation costs. A similar situation exist with respect to Taiwan.

Canadian exports of dehydrated alfalfa products to Japan in 1982 were worth \$25 million. Total world exports at the same time were worth \$31 million. This is a direct and positive contribution to Canada's trade balance, particularly with Japan, as well as a direct injection of foreign exchange into the economy.

Mr. Chairman, I mentioned earlier our concern about the Senior Grain Transportation Committee. Let me explain that more fully.

Alfalfa dehydrators in western Canada have a record of efficiency in moving their product to Vancouver. We have followed the practice of having rail car co-ordinators for our various marketing groups located at Edmonton, Vancouver and Regina. Wherever possible, we have facilitated multiple-car movement on the same rail line. To better serve export markets, Canadian dehydrators have jointly invested in a bulk terminal in Vancouver, offering services at cost to our industry.

Every year since 1970, the industry has negotiated freight rates with the railways at rates ranging from twice to six times the Crow rate at present. Our members have generally been able to obtain cars that have been adequate in terms of both supply and quality, to move their product to export. As a relatively small user of the transportation system, under the proposed statutory rate we have no assurance that our good past experience with the railways will continue unchanged. On the contrary, we have some reason to be concerned that our transportation service may deteriorate.

The wording of Clause 12 of the draft bill gives to the Senior Grain Transportation Committee sweeping powers to advise or recommend on transportation matters, including the allocation of cars.

Our interpretation of Clause 3 is that none of the proposed seats on the committee represent the interests of our farmer-owners. In consultation with the minister's staff, we have been advised that there are no provisions under Clause 3 to include a representative for our industry on this committee. We submit that Clause 3 fails to recognize the implications of the government's amendment, adding five commodities. While we cannot speak for the others, our view is that the provision for only one member representing process elevator licensees as defined in the Canada Grain Act is completely inadequate.

## [Translation]

d'alimentation dans les deux pays. L'agence coréenne responsable des importations de provende a recommandé que le tarif s'appliquant aux produits dérivés de la luzerne soit abaissé pour passer de 20 p. 100 à un taux variant entre 5 et 9 p. 100; une réduction qui rendrait notre produit concurrentiel sur le marché coréen, pourvu que nous soyons protégés contre la hausse des frais de transport. La situation est à peu près la même pour Taiwan.

En 1982, les exportations canadiennes de produits de luzerne déshydratée vers le Japon ont atteint une valeur de 25 millions de dollars. Le total des exportations mondiales pour la même année s'élevait à 31 millions de dollars. C'est là une contribution directe positive à la balance commerciale du Canada, particulièrement avec le Japon, ainsi qu'une injection directe de devises étrangères dans l'économie.

Monsieur le président, j'ai mentionné tout à l'heure que nous étions préoccupés par le Comité principal du transport du grain. Permettez-moi de m'expliquer.

Les déshydrateurs de luzerne de l'Ouest ont toujours fait preuve d'efficacité dans le transport de leurs produits vers Vancouver. Nous avons régulièrement prévu des coordonnateurs de wagons pour nos divers groupes de commercialisation d'Edmonton, de Vancouver et de Régina. Nous avons favorisé l'acheminement de plusieurs wagons sur la même voie chaque fois que nous l'avons pu. Afin de mieux servir les marchés d'exportation, les déshydrateurs canadiens ont investi en commun dans un terminal de produits en vrac, à Vancouver, un terminal qui offre des services au prix coûtant à notre industrie.

Tous les ans, depuis 1970, l'industrie a négocié des tarifs de transport avec les chemins de fer à des prix allant de deux à six fois le tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Nos membres ont généralement pu obtenir les wagons en nombre suffisant, tant du point de vue de la qualité que de la quantité, pour transporter leurs produits destinés à l'exportation. Comme utilisateurs relativement peu importants du réseau de transport, rien ne nous assure, si le tarif statutaire proposé est adopté, que nous maintiendrons avec les chemins de fer d'aussi bons rapports que dans le passé. Au contraire, nous avons des raisons de craindre que notre service de transport se détériore.

L'article 12 du projet de loi donne au Comité principal du transport du grain des pouvoirs étendus en matière d'avis ou de recommandations sur les questions de transport, notamment la répartition des wagons.

D'après notre interprétation de l'article 3, aucun des sièges prévus au comité ne représente les intérêts de nos agriculteurs-propriétaires. Les fonctionnaires du ministre que nous avons consultés nous ont dit qu'aucune disposition de l'article 2 ne prévoit qu'un représentant de notre industrie fasse partie de ce Comité. Nous prétendons que l'article 3 ne tient pas compte des implications des amendements du gouvernement qui ajoutaient cinq denrées. Bien que nous ne puissions prendre la parole pour les autres, il nous semble qu'un seul représentant pour les détenteurs de permis d'élévateurs de traitement, comme le prévoit la Loi sur le grain du Canada. C'est tout à fait insuffisant.



## [Texte]

We believe the best solution would be the creation of a separate seat for the alfalfa processing industry. We have demonstrated that ours is a distinctive industry. Our elevator points are similar to no others. Our transportation requirements are different from all others. Our members, western farmers, have built the industry from scratch to one that fully meets both the government's agricultural diversification goals and its value-added export goals.

In order to ensure our continuing health and growth, we consider a voice on this important advisory committee will be essential under the regime which the government is proposing. Accordingly, we urge the committee to amend Clause 3.

• 2200

Mr. Chairman, since the government announced its intention to proceed with this bill, we have had to concentrate our efforts on asserting our own interests. We are relatively small in terms of organized industries. I said at the beginning that we would have a serious problem if your legislation did not lead eventually to removal of discrimination against our products. However, I must emphasize that we are not in a position to give detailed comment on Bill C-155 in its entirety.

We have noted with interest the debate about whether the payment of the Crow benefit should be made optional to the producer. The concept of giving freedom of choice to the producer is one we can support. We find ourselves sympathetic to some of the other goals that have been advanced in favour of this argument. However, we do not believe that this option could be applied to our producers because of the shipping methods in existence and the terms of payment. All of our industry's shipments are made up of a blend from many producers. It would be difficult, if not impossible, to determine the proportion of the benefit accruing to each producer on an individual basis. Should the committee proceed with this option, we would ask for an opportunity to discuss fully how it would apply to our industry. We have included with this submission some statistical and graphical information that may be of interest.

Thank you, Mr. Chairman. We will attempt to answer questions if there are any.

**The Chairman:** Thank you very much, sir. Questions?

Madame Côté avez-vous des questions?

**Mme Côté:** Une très courte question, monsieur le président?

Merci, monsieur le président. Ma question s'adresserait à M. Satin à propos de l'exportation des pois.

Pourriez-vous nous dire combien de tonnes de livres de pois vous exportez par année?

I am speaking about products.

**Mr. Satin:** Value-added products. Presently, peas in general, there is an exportation of approximately . . . From Saskatchewan—I do not know what is exported from the other provinces,

## [Traduction]

Nous croyons que la meilleure solution serait de créer un siège distinct pour l'industrie de traitement de la luzerne. Nous avons démontré que notre industrie est différente. Nos élévateurs ne sont pas aux mêmes endroits que ceux des autres. Nos besoins de transport ne ressemblent pas à ceux des autres. Nos membres, les agriculteurs de l'Ouest, ont édifié, à partir de rien, une industrie qui répond entièrement aux objectifs du gouvernement de diversifier l'agriculture et d'exporter des produits ayant une valeur ajoutée.

Dans le régime que le gouvernement propose, nous considérons qu'il est essentiel que nous ayons une voix dans cet important comité consultatif, afin d'assurer notre prospérité et notre croissance. C'est pourquoi nous demandons instamment au Comité de modifier l'article 3.

Depuis que le gouvernement a décidé d'aller de l'avant avec ce projet de loi, monsieur le président, nous avons dû concentrer nos efforts sur l'affirmation de nos intérêts. Nous sommes relativement peu nombreux. J'ai déclaré, au début, que nous ferions face à de graves difficultés si votre projet de loi n'éliminait pas toute la discrimination à l'endroit de nos produits. Mais je dois souligner que nous ne sommes pas en mesure de commenter de façon détaillée, l'ensemble du projet de loi C-155.

C'est avec intérêt que nous avons suivi le débat quant à l'éventuel paiement facultatif de l'indemnité du Nid-de-Corbeau au producteur. Nous appuyons ce concept qui accorde la liberté du choix au producteur. Nous penchons également en faveur de ces autres objectifs soulevés pour favoriser un tel argument. Nous ne croyons cependant pas que cette possibilité puisse s'appliquer à nos producteurs en raison des actuelles méthodes d'expédition et des conditions de paiement. Dans notre industrie, toutes les expéditions comprennent des produits venant de divers producteurs. Il serait difficile, voire même impossible, d'établir la part des bénéfices revenant à tel ou tel producteur. Si le Comité décidait de retenir cette option, nous réclamerions la possibilité de discuter, en détail, de ses modalités d'application à notre industrie. Nous avons joint à notre mémoire des renseignements statistiques et graphiques qui pourraient vous intéresser.

Merci, monsieur le président. Nous tenterons de répondre aux questions qu'on pourrait vouloir nous poser.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur. Y a-t-il des questions?

Do you have any questions, Mrs. Côté?

**Mrs. Côté:** A very short question, Mr. Chairman.

Thank you, Mr. Chairman. I am addressing my question to Mr. Satin regarding the export of peas.

Could you tell us how many tonnes or pounds of peas you export each year?

Je parle de produits.

**M. Satin:** De produits à valeur ajoutée. A l'heure actuelle, plur ce qui est des pois, en général, la Saskatchewan exporte environ—j'ignore ce qu'exportent les autres provinces—40

[Text]

but—from Saskatchewan, there is about 40 million pounds, somewhere in that vicinity. I am not sure of the exact figures of total peas. Our own value-added products, we have markets for 15 million pounds at present and hopefully we would like to double that by next year. These are for starches, proteins and fibres.

**The Chairman:** Thank you.

**Mrs. Coté:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

I have some comments and questions for the alfalfa growers and dehydrators. I would like them to explain what is involved in producing the pellet. Do you take the dehydrated product and then make a meal out of it and then compress it into a pellet? Would you explain that please?

**Mr. Hesje:** We buy—we contract, with the farmer, alfalfa growing in the field. Most of the dehydrators own their own equipment. They swath it, they chop it, they dehydrate it, grind it into a meal and then produce a pellet from that meal. Yes.

**Mr. Hargrave:** The pellet is the end product that seems to be the preferred one, at least for export . . . is that correct?

**Mr. Hesje:** No, well, partly yes. There are two products that we produce. One is a pellet, which is what I just mentioned. The other one is alfalfa cubes, which are made in essentially the same fashion, but rather than ending up in a quarter-inch diameter, half-inch long pellet, they end up in—they run through essentially the same process. They go through a larger dye. They are not ground as fine and they come out in a one-inch by one-inch by one-inch cube, and that is what is referred to as an alfalfa cube. The pellets, dehydrated pellets, were added to the proposed legislation, I think, on May 10. We had asked and made representations for both pellets and cubes and the two products are not very dissimilar, and for whatever reason cubes were excluded but pellets were included.

**Mr. Hargrave:** What product is the most popular with the country of Japan?

**Mr. Hesje:** Pellets.

**Mr. Hargrave:** Pellets. Is that essentially because it can be compressed into the smallest possible . . .

**Mr. Hesje:** Not totally. The end use . . .

**Mr. Hargrave:** —concentrated form?

**Mr. Hesje:** Well, pellets are a source of protein and Vitamin A, while hay cubes are a source of fibre to a greater extent.

**Mr. A. Lindsay (Secretary Treasurer, Alfalfa Meal Association):** Although I would like to add that the exportation of cubes has been growing more quickly than the exportation of pellets and they go to different markets.

**Mr. Hargrave:** I would like to pursue that just a little bit more. Would you explain approximately what percentage of your products are exported and, of course, the remaining

[Translation]

millions de livres; c'est un chiffre approximatif. J'ignore le nombre précis de pois. Pour ce qui est de nos propres produits à valeur ajoutée, notre marché actuel est de 15 millions de livres, que nous espérons doubler d'ici la prochaine année. Je parle de fécule, de protéines et de fibres.

**Le président:** Merci.

**Mme Côté:** Merci, monsieur.

**Le président:** Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

J'ai quelques commentaires à formuler et des questions à poser aux producteurs et déshydratateurs de luzerne. J'aimerais qu'on m'indique ce qu'implique la production de boulettes. Utilisez-vous le produit désjhydraté pour le transformer en farine avant de le comprimer en boulettes? Vous voulez m'expliquer?

**M. Hesje:** Nous achetons du fermier—nous passons un contrat avec lui pour la luzerne qui pousse dans ses champs. La plupart des déshydratateurs possèdent leur propre matériel. Ils coupent la luzerne en ardaïnes, la coupent, la déshydratent, la moulent en farine, puis en façonnent des boulettes.

**M. Hargrave:** Les boulettes sont le produit final, le produit qu'on préfère, du moins pour l'exportation. C'est exact?

**M. Hesje:** Partiellement. Nous avons deux produits. Il y a d'abord les boulettes, que je viens de mentionner, et aussi les cubes de luzerne, essentiellement fabriqués de la même façon. Il s'agit d'à peu près la même méthode, mais on utilise un tamis un peu plus gros. Et au lieu d'obtenir une boulette d'un quart de pouce de diamètre et d'un demi-pouce de longueur, on obtient un cube d'un pouce de côté. C'est ce qu'on appelle un cube de luzerne. Je crois que c'est le 10 mai qu'on a ajouté les boulettes, les boulettes déshydratées, au projet de loi. Les deux produits se ressemblent, mais seules les boulettes ont été ajoutées et non les cubes. Nous ignorons d'ailleurs pourquoi.

**M. Hargrave:** Quel est le produit le plus populaire au Japon?

**M. Hesje:** Les boulettes.

**M. Hargrave:** Les boulettes. Est-ce parce qu'on peut leur donner la forme . . .

**M. Hesje:** Pas exactement. L'usage ultime . . .

**M. Hargrave:** . . . la plus concentrée?

**M. Hesje:** Les boulettes sont une source de vitamines A et de protéines tandis que les cubes sont plutôt une source de fibres.

**M. A. Lindsay (secrétaire-trésorier, Association de la farine de luzerne):** J'aimerais préciser que l'exportation des cubes croît plus rapidement que celle des boulettes et que les deux produits visent des marchés différents,

**M. Hargrave:** Permettez que je poursuive cette ligne de pensée. Voulez-vous m'indiquer la proportion des produits que



[*Texte*]

amount that is consumed in the domestic markets? Approximately.

**Mr. Lindsay:** The total production of pellets in 1983 is estimated to be 242,000 metric tonnes. The total production of cubes is 45,000 metric tonnes or about . . . Out of that total production of 287,000 tonnes, 177,000 tonnes is exported.

**Mr. Hargrave:** That proportion that is being exported, is it increasing year by year or what has been happening to that?

**The Chairman:** Mr. Dueck.

**Mr. Henry Dueck (Managing Director, Nepcan):** If I may, Mr. Chairman. The proportion of pellets actually going into the export market has not been decreasing. Rather it has possibly been increasing somewhat out of western Canada related to the total production; but if you look at the overall production, it has gone down because of financial difficulties that Mr. Hesje had mentioned before. If you look at the total overall percentages, the percentage that moves into the export market is approximately the same today as it was in 1978, I believe.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I would just like to add as a point of interest that my constituency of Medicine Hat has a number of these alfalfa plants in it and it is a fairly new industry. I think these gentlemen are to be commended for being here tonight to tell us a little about their business, which is a very specialized business. I would just also add, and say to these gentlemen, through you, Mr. Chairman, that I hope the time comes when one of the plants is just a little closer to my cattle ranch and I will be a regular customer, I can assure you. I would like to be able to feed them to a variety of my own cattle during the winter. I commend you for being here and thank you for your interest.

**Mr. Hesje:** If I could add one comment to your question on the exports of alfalfa. The exports of alfalfa, if you look at the total Canadian production and the total Canadian exports, may be slightly misleading because that includes the quantity of alfalfa produced in eastern Canada which, to a greater extent, is consumed domestically or within Canada. In Saskatchewan, it is probably more accurate to say that 85% of the produced alfalfa will be exported and almost all of that will go to Japan. Alberta, the ratio may be slightly lower but certainly in western Canada, the dependence of the entire industry on the export market is much greater than it is in eastern Canada. In western Canada, the industry is totally dependent on the export market. There is not sufficient Canadian demand for our product at all.

• 2210

**Mr. Hargrave:** Thank you for your responses. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président.

Je n'ai qu'une courte question à poser. Ne croyez-vous pas que cette baisse dans votre production, puisqu'il y a effectivement eu baisse depuis 1978, pourrait également être due à un

[*Traduction*]

vous exportez et, en conséquence, celle qui est destinée au marché canadien? Approximativement.

**M. Lindsay:** La production totale des boulettes, en 1983, devrait atteindre les 242,000 tonnes métriques. Et celle des cubes, aux environs de 45,000 tonnes métriques. Nous exportons 177,000 tonnes de ce total de 237,000 tonnes.

**M. Hargrave:** La partie que vous exportez augmente-t-elle d'année en année? Quelle est la situation?

**Le président:** Monsieur Dueck.

**M. Henry Dueck (directeur administratif, Nepcan):** Permettez, monsieur le président, La part des boulettes destinées à l'exportation n'a pas diminué. Il est même possible qu'elle ait augmenté par rapport à la production totale; je parle de la production de l'Ouest; car pour ce qui est de la production totale, elle a diminué en raison des difficultés financières dont a parlé M. Hesje. Si vous examinez la situation globale, je crois que le pourcentage de la production destinée à l'exportation est à peu près le même, aujourd'hui, qu'en 1978.

**M. Hargrave:** Simple question d'intérêt, monsieur le président. J'aimerais préciser que ma circonscription de Medicine Hat compte plusieurs de ces installations de luzerne et qu'il s'agit d'une industrie relativement nouvelle. Je crois qu'il convient de féliciter ces messieurs de leur présence et de les remercier de nous avoir parlé de leur entreprise, ce qui est très spécialisée. J'aimerais ajouter, à leur intention, par votre entremise, monsieur le président, que j'espère que l'une de ces exploitations s'installera un jour près de ma ferme bovine; je puis les assurer que je deviendrai l'un de leurs clients réguliers. J'aimerais les nourrir de mes bestiaux en hiver. Félicitations pour votre présence et merci de votre intérêt.

**M. Hesje:** J'aimerais ajouter un commentaire à votre question relative à l'exportation de la luzerne. Si vous tenez compte de la production totale et des exportations totales, les chiffres relatifs à l'exportation de la luzerne peuvent porter légèrement à la confusion parce qu'ils incluent la production réalisée dans l'Est du pays qui, en grande partie, est consommée au Canada. Il est probablement plus précis de dire que 85 p. 100 de la luzerne produite en Saskatchewan, est destinée à l'exportation et presque exclusivement au Japon. La proportion peut être légèrement inférieure pour l'Alberta; dans l'ensemble. Toutefois, les producteurs de l'Ouest canadien dépendent beaucoup plus de l'exportation que ceux de l'Est. Dans l'Ouest, l'industrie dépend totalement du marché de l'exportation. La demande canadienne pour notre produit est vraiment insuffisante.

**M. Hargrave:** Merci de vos réponses. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman.

I just have a brief question to ask you. Do you not consider that this drop in your production, because your production has, in fact, dropped since 1978, could, as well, be due to a change

[Text]

changement d'habitude dans l'alimentation animale? Dans ma circonscription, c'est-à-dire celle de Saint-Hyacinthe, il y a, tout près de chez moi, une usine qui fonctionne bien. J'ai souvent l'occasion de discuter avec ces gens et il semblerait, d'après eux, qu'il y aurait un changement dans les habitudes. N'est-ce pas cette nouvelle attitude qui peut avoir été la cause de la baisse dans votre production?

**The Chairman:** Mr. Hesje.

**Mr. Hesje:** That would not be true in Japan, for sure. Maybe Mr. Lindsay could add to that in eastern Canada, but certainly in Japan the ratio of dehydrated alfalfa to total compound feed has been decreasing over the past five years, based strictly on the price. For example, alfalfa, in 1978, probably was 4% of the total compound feed industry in Japan and, this year, it may be as low as 1.3% to 1.4%. But in Canada, or eastern Canada particularly, maybe Mr. Lindsay could add to that.

**Mr. Lindsay:** The usage has gone down.

**M. Ostiguy:** Puis-je poser une dernière question, monsieur le président?

Pour l'information du Comité, l'alfalfa ou la luzerne, si vous préférez, n'est-elle pas employée plus particulièrement par l'industrie laitière?

**The Chairman:** Mr. Hesje.

**Mr. Hesje:** That is true in Canada, yes. In Japan, it is used to a much lesser extent of the dairy feed... well, in all commodities, as a feed, poultry, hog, beef, all areas.

**Mr. Ostiguy:** Thank you.

**Mr. Dueck:** May I just make a comment on that?

**The Chairman:** Yes, Mr. Dueck.

**Mr. Dueck:** Getting back to Japan, to just add to what Mr. Hesje said, I would point out that the compound feed industry, granted, has reduced the volume or the percentage of dehydrates incorporated into their feed. But at the same time, over the last few years, there has been more direct on-the-farm feeding going on in Japan. Today, a large percentage of the product that goes to Japan is used on the farm directly as a feed additive by the farmers, and this has compensated for the reduction in the compound feeds.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dueck.

**Mr. Dueck:** If I may add to that, the cubes are also used as direct on-the-farm feed farm feed, largely for dairy cattle but for beef cattle as well, and as a fibre replacement as well as protein content in the cubes. But the cubes have become very popular in Japan in the last couple of years.

California exports a large volume. I think in 1982, California moved about 200,000 tonnes into the Japanese market, and this is largely due to ore plants in western Canada not being competitive with the California situation. That is

[Translation]

in methods of animal feeding? In my riding, that is the riding of Saint-Hyacinthe, there is, right near right near where I live, a factory which is running well. I often have occasion to talk to these people, and it would appear, according to them, that there has been a change in habits. Could it be that this new attitude might have been the cause of the drop in your production?

**Le président:** Monsieur Hesje.

**M. Hesje:** Ce ne serait sûrement pas vrai au Japon. M. Lindsay pourrait peut-être préciser pour ce qui est de l'Est du Canada, mais pour ce qui est du Japon, le pourcentage de luzerne déshydratée par rapport à la quantité totale d'aliments composés pour les animaux, diminuée depuis cinq ans en raison uniquement du prix. Ainsi, en 1978, la luzerne représentait probablement 4 p. 100 du total de l'industrie fourragère au Japon, alors qu'aujourd'hui, ce pourcentage pourrait être aussi bas que 1.3 p. 100 ou 1.4 p. 100. M. Lindsay pourrait préciser pour ce qui est du Canada, plus précisément de l'Est du Canada.

**M. Lindsay:** La consommation a diminué.

**Mr. Ostiguy:** May I ask a final question, Mr. Chairman?

For the committee's information, is alfalfa not used, to be more specific, in the dairy industry?

**Le président:** Monsieur Hesje.

**M. Hesje:** Au Canada, c'est vrai. Au Japon, on l'utilise beaucoup moins dans l'industrie laitière. C'est vrai pour tous les domaines, pour tous les produits qui servent d'aliments pour la volaille, le porc et le boeuf.

**M. Ostiguy:** Merci.

**M. Dueck:** Puis-je commenter?

**Le président:** Certainement, monsieur Dueck.

**M. Dueck:** Pour revenir au Japon, j'admettrai, comme M. Hesje vient de le dire, que l'industrie des aliments composés a réduit la quantité de produits déshydratés incorporés aux aliments pour animaux. Mais il est également vrai qu'au cours des dernières années, il y a eu davantage d'alimentation directe des animaux sur la ferme au Japon. De nos jours, un pourcentage élevé des produits exportés au Japon sert d'additif alimentaire direct sur les fermes, ce qui compense la réduction des aliments composés.

**Le président:** Merci monsieur Dueck.

**M. Dueck:** Si vous me le permettez, j'ajouterai que les cubes servent également d'aliment direct sur la ferme, principalement pour les troupeaux laitiers, mais également pour les troupeaux de boucherie, de même que comme remplacement des fibres et contenu en protéines des cubes. Les cubes sont devenus très populaires au Japon, ces dernières années.

La Californie en exporte une grande quantité. Je crois qu'en 1982, la Californie en a exporté 200,000 tonnes au Japon, principalement parce que les usines de minerais de l'Ouest canadien étaient incapables de concurrencer les producteurs



[Texte]

because the Californians are right close to tidewater for moving product into Japan, whereas we are at a disadvantage. We have a large inland freight bill on these cubes in order to get them to tidewater.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dueck. Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Satin a question regarding his operation in Saskatoon. Do I take it that your company is only taking starches or proteins from non-traditional sources? I would say for Saskatchewan, such as peas? Or do you contemplate trying to extract gluten from wheat? Is it viable? It makes more sense to ship a little bit of gluten than a bushel the wheat. I just wonder if you . . .

**Mr. Satin:** Well, as a matter of fact, at present we are producing starches, proteins, and fibres from peas and certain beans, but we have developed a rather new technology for the production of gluten and starch. I am very familiar with the gluten and starch business because I was chairman of the International Wheat Gluten Association for a number of years, and the technology we have developed will, in fact, put Canada way ahead—really a great dimension ahead—of the rest of the world in terms of gluten production. This is a product where we had fallen behind over the years because Canada was originally the world's greatest producer of gluten, and we are certainly no longer that.

But, you are right, it does make a lot more sense to ship gluten out and keep the starch here, because we are getting lot of very large starch-consuming markets developing in the west, such as construction board, mining, the paper industry where the starch can be utilized here; the protein can be shipped out nationally and internationally. That makes a hell of a lot more sense than the present situation; no question; no question at all.

**Mr. McKnight:** And the market is available to us in a competitive way?

**Mr. Satin:** Well, we have an interesting situation. The market for pea proteins and pea starches and pea fibres is a market that is absolutely new. We have created a market in one year. It is not a large market but it is a growing market, and it is a market which never existed before.

Of course, the gluten market is a market that has existed for a very long time. The market is there. One has to be a little foxy to market gluten all over the world, because there is a tremendous number of restraints, particularly in the EEC as an example, where you pay up to 40% duty duty in some cases to get your product in. That is very difficult to do when you are paying a flat rate for grain from the Canadian Wheat Board on one hand and tremendous shipping costs on the other hand. I am talking now about ocean freight costs.

It is the same thing in Japan. There is a very large market for Japan that Canada originally developed and which the Australians have taken away from us. That is because we

[Traduction]

californiens. C'est dû principalement au fait que la Californie voisine l'étendue d'eau qui permet le transport du produit au Japon, ce qui est à notre désavantage. Nous devons acquitter une importante facture pour le transport inférieur afin de livrer ces cubes à un port de mer.

**Le président:** Merci, monsieur Dueck. Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. Satin au sujet de son exploitation à Saskatoon. Dois-je en conclure que votre entreprise ne retire que la fécule ou les protéines de sources non-traditionnelles? Par exemple, en Saskatchewan, dans les pois? Ou songez-vous à extraire le gluten du blé? Est-ce rentable? Il est plus logique d'expédier un peu de gluten qu'un boisseau de blé. Je me demande si . . .

**M. Satin:** De fait, à l'heure actuelle, nous produisons de la fécule, des protéines et des fibres à partir des pois et de certains haricots, mais nous avons mis au point une technologie relativement nouvelle pour la production de gluten et de fécule. Je suis très au fait de l'industrie du gluten et de la fécule puisque pendant nombre d'années j'étais président de l'Association internationale du gluten du blé; la technologie que nous avons mise au point a, de fait, placé le Canada en avant—bien avant—du reste du monde, pour ce qui est de la production du gluten. Il s'agit d'un produit où nous avons perdu beaucoup de plumes ces dernières années; le Canada était, à l'origine, le plus grand producteur de gluten au monde, mais ce n'est certes plus le cas.

Vous avez raison, il est beaucoup plus logique d'exporter le gluten et de garder la fécule, puisqu'on développe présentement dans l'Ouest du pays des marchés qui consomment de très grandes quantités de fécule; on peut, par exemple, utiliser ici la fécule dans l'industrie papetière, l'industrie minière et dans l'industrie de la construction, pour les panneaux; on peut distribuer les protéines à la grandeur du pays et du globe. C'est certes beaucoup plus logique que la situation actuelle; aucun doute, absolument aucun doute là-dessus.

**M. McKnight:** Et le marché nous est ouvert de façon concurrentielle?

**M. Satin:** Je considère notre situation intéressante. Le marché des protéines, de la fécule et des fibres de pois est tout à fait nouveau. Nous avons créé ce marché en un an. Il n'est pas important, mais il grandit et il s'agit d'un marché jusqu'ici inexistant.

Pour ce qui est du marché du gluten, il existe depuis fort longtemps. Le marché existe, mais il faut être rusé pour vendre le gluten à la grandeur du globe, puisqu'il existe un nombre incroyable de contraintes, notamment au sein de la CEE où, par exemple, il faut, dans certains cas, payer des droits de 40 p. 100 pour faire admettre son produit. Cela s'avère très difficile compte tenu du fait qu'il faut payer un taux fixe pour obtenir, d'une part, le grain de la Commission canadienne du blé et, d'autre part, des frais élevés de transport. Je parle de frais de transport maritime.

C'est la même chose au Japon. Il y existe un très vaste marché que le Canada a développé, mais que les Australiens nous ont subtilisé parce que nous ne pouvons plus expédier nos

## [Text]

cannot ship our goods there competitively right now. This was an industry in which Canada was a leader and should be a leader, because we have always been traditionally a leader in grain. But we have certainly lost our edge in value-added grain products. We hope to get that back. But not only in terms of gluten or cereal products, but specialty products as well. We are very involved in a value addition of specialty products, because if we do not do it, nobody else is going to do it. And we have to take the risks unfortunately. It is our buck that is on the line always. But we will do it anyway, although we would hope to get some help in sharing some of this risk.

At times, I do not understand this debate, particularly when you talk about international markets. That is because we have to do whatever we can do to get our products to our customers at a reasonable—I do not even like to say “competitive”—cost. I would like to be more than competitive. We have to be aggressive, if we have to sell. No industry is going to develop if it does not have an adequate return on investment.

Perhaps the whole debate is based on how to share that return and who should get the lion's share of the pie. One thing that I do know, however, is that if there is not an adequate return on investment for value-added processors, at least—and farmers, certainly, as well—you are not going to have people actively going into it. And if you do not produce and if you do not sell, you will have as many tracks as you want going back and forth, but I do not know what they will be doing.

**Mr. McKnight:** Just one final question, Mr. Chairman, if I could. The raw product, your peas basically, do they come from the irrigation area or are they dry land?

**Mr. Satin:** Actually in part of this year, the majority of our peas have come from the dry land areas, but we are getting more and more products from the outlook area and irrigation area and we are looking very seriously at beans for those irrigation areas.

I do not know if anybody has heard that last year the starch blocker died in the U.S., but we supplied all the raw material for that. We will leave that as is. We did not make the finished products, we just supplied the raw protein.

• 2220

**The Chairman:** Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Just a question, Mr. Chairman, to Mr. Satin. In listening to him go over his brief and just reading it now, I am not quite clear on the impact he sees Bill C-155 having on his business. Could he give us a little more insight into it? I assume that he is assuming it is going to be detrimental to some extent. Could he give us an estimation so we could have some feel for what we are dealing with here?

**Mr. Satin:** It is rather difficult for me to give you a hard figure on that, to be perfectly candid. What we are looking at

## [Translation]

produits à un coût concurrentiel. C'est une industrie où le Canada était le chef de file et devrait le demeurer parce que traditionnellement nous avons toujours été le chef de file dans le domaine du grain. Mais nous avons perdu notre priorité pour ce qui est des produits du grain à valeur ajoutée. Nous espérons reprendre notre place, non seulement pour ce qui est du gluten et des produits céréaliers, mais également des produits spéciaux. Nous sommes très engagés dans les produits spéciaux à valeur ajoutée parce que si nous ne le faisons pas, personne ne le fera. Malheureusement, nous devons courir le risque. C'est toujours notre dollar qui est en jeu. Nous allons nous en charger, mais nous espérons une certaine aide dans le partage de ce risque.

Il m'arrive de ne rien comprendre au débat, notamment lorsqu'il est question des marchés internationaux. C'est que nous devons tenter l'impossible pour livrer nos produits à nos clients à un coût raisonnable—je n'ose pas dire « concurrentiel ». J'aimerais nous voir plus que concurrentiels. Si nous devons vendre, nous devons être agressifs. Aucune industrie ne se développera si elle ne peut espérer une recette adéquate sur ses investissements.

Le débat porte peut-être sur la façon de partager cette recette et sur l'identité de celui qui devrait toucher la part du lion. Je sais fort bien que si les transformateurs qui ajoutent à la valeur du produit—et évidemment les fermiers—n'obtiennent pas un rendement adéquat sur leurs investissements, personne ne se lancera activement dans cette entreprise. Mais si vous ne produisez rien, et ne vendez pas vos produits, vous pouvez compter le nombre de voies ferrées qui sillonnent le pays, elles n'auront aucune raison d'être.

**M. McKnight:** Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président. Le produit brut, c'est-à-dire vos pois, vient-il d'un secteur irrigué ou d'un terrain sec?

**M. Satin:** Pour une partie de cette année, la majorité de nos pois viennent d'un terrain sec, mais nous en obtenons de plus en plus des terres irriguées; nous songeons très sérieusement, d'ailleurs, à la culture des haricots dans ces terres irriguées.

J'ignore si vous le savez, mais l'an dernier, l'inhibiteur de fécule a été éliminé aux États-Unis, mais c'est nous qui avons fourni tous les produits bruts. Je n'en dirai pas plus. Nous ne sommes pas à l'origine du produit fini: nous n'avons qu'offert les protéines brutes.

**Le président:** Monsieur Murta.

**M. Murta:** Une seule question à M. Satin, monsieur le président. Après avoir écouté M. Satin parler de son mémoire et l'avoir lu, je ne comprends pas très bien l'impact que le projet de loi C-155 aura, à son avis, sur son entreprise. Peut-être pourrait-il nous éclairer davantage? Je suppose qu'il suppose que, dans un certain sens, ce lui sera défavorable. Peut-il nous en donner une idée pour que nous puissions savoir de quoi il en retourne?

**M. Satin:** Pour être honnête, je vous dirai qu'il est plutôt difficile pour moi de vous préciser un chiffre. Tout d'abord, il



[*Texte*]

first is the possibility of any inequity developing in those cases where certain raw materials are shipped from the west to the east at a statutory rate and others are not. I do not see the fairness in that. In the first place, in our particular instance, when we sell starch on a competitive basis we have to compete with starch produced in Montreal—the wheat that gets to Montreal at a very low price. There is an inequity there in the first place. That is something we have to deal with; I do not believe there should be any inequity.

In the second place, and just in general terms, we are a terribly long distance from port. There are very, very few industries I know of on this globe that have to ship products 3,000 miles before it ever gets on a ship. It is a very high charge, and basically we need help with that, because it is a very significant portion of our finished product cost. Either we eat it or somebody else eats it; it cannot be put any plainer than that, and I am not trying to hide that. What I am trying to say is that in any help we get would most probably be very, very well invested in terms of jobs and in terms of development of markets and products.

**Mr. Murta:** I have one last question, and it is a very short one. Can you expand just a little more on that: Are you a winner or a loser under Bill C-155 as the legislation is now prepared?

**Mr. Satin:** As it stands now, we are a loser. There is nothing in Bill C-155 for us.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

I just wanted to continue with Mr. Satin for a minute or two. He made it pretty clear that processed products have to have the same rate as the raw product. In his brief he talked about fixed rates. I think he prefers fixed rates to removable rates such as exist in Bill C-155, yet it was not absolutely clear in the brief itself if your products were to be included in the eligibility for the Crow rate. Let us assume that has happened. Do you prefer a fixed rate like what exists now, or do you prefer the kind of floating rate that is built into Bill C-155 at the present time? You may have offered a third option. You said something about a five-year review. Were you talking about reviewing a rate that would exist for five years, or were you just talking about reviews on the annual step-by-step increases that are the regime in this bill?

**Mr. Satin:** Actually, when I refer to a review I am talking about the procedure by which we could determine the effectiveness of the rate. In fact, the fixed rate is marvellous. I do not know how realistic a fixed rate is or how fair it is in fact. It is kind of meaningless in terms of the markets anyway. If the markets go up and all of a sudden you have a heyday, you are not really worried about a fixed rate. Then again, a fixed rate could do you some harm. You may want at one point in time to go back and say gee, this fixed rate is not good enough for me this year or for the next three years; I may want a little less.

[*Traduction*]

est possible qu'une certaine injustice survienne dans le transport de certains produits bruts de l'Ouest à l'Est à un taux statutaire alors que ce taux ne s'applique pas aux autres produits. Je ne crois pas que ce soit équitable. Tout d'abord, dans notre cas, lorsque nous vendons de la fécule à un niveau concurrentiel, nous devons combattre la fécule produite à Montréal à l'aide d'un blé qui y a été transporté à un coût très peu élevé. Il y a là une injustice. Nous devons faire face à ce problème, mais je ne crois pas qu'une telle injustice devrait exister.

En deuxième lieu, nous sommes terriblement éloignés d'un port de mer. À ma connaissance, il n'y a que très très peu d'industries sur cette terre qui ont à expédier leurs produits sur une distance de 3,000 milles avant qu'ils n'atteignent un cargo. Il s'agit d'un coût très élevé à défrayer et pour lequel nous avons besoin d'aide parce qu'il représente une portion très élevée du coût du produit fini. Ou bien nous le mangeons, ou bien quelqu'un d'autre mange ce produit; ce ne peut être plus clair et je n'essaie pas de cacher la situation. Ce que je tente de vous dire, c'est que toute aide que nous recevrons sera fort probablement très très bien réinvestie, qu'il s'agisse d'emplois ou de développement de marchés et de produits.

**M. Murta:** J'ai une dernière question, très courte. Voulez-vous préciser un peu plus: selon le projet de loi actuel C-155, sortez-vous gagnant ou perdant?

**M. Satin:** À l'heure actuelle, nous sommes perdants. Ce projet de loi ne contient rien pour nous.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre quelques minutes avec M. Satin. Il a bien précisé que les mêmes taux doivent s'appliquer aux produits transformés et aux produits bruts. Son mémoire parle de taux fixes. Je crois qu'il préfère les taux fixes aux taux mobiles que prévoit le projet de loi C-155; mais votre mémoire ne précise pas vraiment si vos produits doivent profiter du taux du Nid-de-Corbeau. Supposons que c'est le cas. Préférez-vous les taux fixes qui prévalent présentement ou le type de taux fluctuants que prévoit présentement le projet de loi? Vous suggérez peut-être une troisième possibilité. Vous parlez d'une révision quinquennale. Parlez-vous de la révision d'un taux qui pourrait prévaloir durant cinq ans ou de la révision des augmentations annuelles prévues dans le projet de loi?

**M. Satin:** Lorsque je parle de révision, je songe à une méthode qui nous permettrait de déterminer l'efficacité d'un taux. En réalité, le taux fixe est épatant. J'ignore dans quelle mesure il peut être réaliste ou équitable. Pour ce qui est des marchés, il n'a pas vraiment d'importance. Si les ventes augmentent et que, tout à coup, vous atteignez un sommet inespéré, le taux fixe ne vous inquiète pas vraiment. Mais ce taux fixe pourrait également vous faire mal. Une personne pourrait, à un moment donné, revoir la situation et constater que le taux fixe n'est pas à son avantage pour l'année en cours ou les trois années à venir; elle pourrait vouloir le réduire.

[Text]

When I talk about review, I am really talking about something that will make us effective and very, very competitive on world markets—or at least will help us to become competitive. In fact, it will put us at an advantage. I do not like the term “competitive”, as a matter of fact, because no other country is competitive. They put their people at an advantage—or they try to—and we should be doing the same. I do not think there is anything wrong. If we say we are on international markets then in fact we must be prepared to fight on these international markets.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** So essentially going to a \$60 per tonne rate on raw and finished products would not really help your industry very much.

**Mr. Satin:** No, no, not that much.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hesje, did I hear you correctly when you said you paid two to six times the Crow rate for shipping your products?

**Mr. Hesje:** The original export rate for alfalfa products that was negotiated from Saskatchewan points was \$9.90 per tonne in 1970. That was about two times the existing Crow rate at the time. We are currently paying a rate of approximately \$35 per tonne, which is about six times—or maybe seven.

**Mr. Flis:** And what dictates the price you get for your product?

**Mr. Hesje:** A number of international . . .

**Mr. Flis:** Is it world market prices? How do you arrive at your selling price?

**Mr. Hesje:** We negotiate it with the buyer. The factors that come into that are alternate sources of supply. Other commodity prices are used as a pricing guide. Occasionally we use Chicago corn as a price indicator for all commodities in general, but essentially it is a negotiated price that has nothing necessarily to do with Canadian grain prices. In the last year we have seen Canadian grain prices . . .

**Mr. Flis:** You have greater control in determining what price you will get for your product, as opposed to the grain producer who depends on the Canadian Wheat Board and world market prices.

**Mr. Hesje:** Yes, certainly; we negotiate our own price directly with the Japanese market.

**Mr. Flis:** So if you have to pay 10 times the Crow you just ask more for your product and you are still ahead of the game.

**Mr. Hesje:** We ask more for our product, but we certainly do not get it. We compete with other world commodities—producers in Australia, in New Zealand, and in the U.S. We compete with other Canadian products like canola meal,

[Translation]

Quand je dis révision, je parle vraiment d'une disposition qui nous rendra efficaces et fort concurrentiels sur les marchés mondiaux ou, tout au moins, qui nous aidera à le devenir. En fait, elle nous favorisera. Je n'aime pas l'expression «concurrentiel» parce qu'aucun autre pays ne l'est. Les autres pays favorisent ou tentent de favoriser leurs citoyens et c'est ce que nous devrions faire. Je n'y vois là rien de répréhensible. Si nous nous présentons sur les marchés internationaux, nous devons être prêts à nous y battre.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Donc, essentiellement, l'adoption d'un taux de 60 dollars la tonne pour les produits bruts et finis ne viendrait pas vraiment en aide à votre industrie.

**M. Satin:** Non, pas vraiment.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

Ai-je bien compris, monsieur Hesje, avez-vous bien dit que vous payez de deux à six fois le taux du Nid-de-Corbeau pour l'expédition de vos produits?

**M. Hesje:** Le taux original pour l'exportation à partir de la Saskatchewan des produits de luzerne, négocié en 1970, était de \$9.90 la tonne. C'était, à l'époque, environ deux fois le taux du Nid-de-Corbeau. Nous payons actuellement environ 35 dollars la tonne, ce qui est peut-être environ six ou sept fois le taux.

**M. Flis:** Qui décide du prix que vous obtenez pour vos produits?

**M. Hesje:** Un certain nombre de . . .

**M. Flis:** Sont-ce les prix sur les marchés mondiaux? Comment fixez-vous votre prix de vente?

**M. Hesje:** Nous négocions avec l'acheteur. Les autres sources d'approvisionnement constituent les facteurs qui entrent en ligne de compte. Les prix des autres marchandises nous servent de guide. Nous utilisons, à l'occasion, le prix du maïs à Chicago, comme indicateur pour tous les produits, mais, essentiellement, il s'agit d'un prix négocié qui n'a rien à voir avec le prix canadien du grain. Au cours de la dernière année, nous avons vu le prix canadien du grain . . .

**M. Flis:** Vous avez un plus grand contrôle sur le prix que vous obtiendrez pour votre produit que le producteur de grain qui dépend de la Commission canadienne du blé et des prix sur les marchés mondiaux.

**M. Hesje:** C'est exact; nous négocions notre prix directement avec le marché japonais.

**M. Flis:** Ainsi, si vous payez dix fois le taux du Nid-de-Corbeau, vous exigez davantage pour votre produit et vous en sortez encore gagnant.

**M. Hesje:** Nous demandons davantage pour notre produit, mais nous ne l'obtenons évidemment pas. Nous sommes en concurrence avec d'autres produits mondiaux qui viennent de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, des États-Unis. Nous sommes en concurrence avec d'autres produits canadiens, telle



[Texte]

linmeal. We have to be competitive throughout that whole mix. If there is one commodity used . . .

**Mr. Flis:** I got the answer, Mr. Hesje.

Mr. Hesje, we heard from the farmers of Saskatchewan all morning; we heard from the rural municipalities this afternoon; we heard from the NDP. We got a very clear message: Witnesses up until now want no change to the Crow. No change means no change. That means your product is not added on. How does that affect diversification in your industry?

**Mr. Hesje:** Since 1978 the number of producing plants in Canada has decreased from 43 to 30. That is due to bankruptcies to a large extent. That reduction will simply continue if we do not gain some of the advantages of the statutory rate. The increase in the Crow rate . . . Our current freight rate is \$35 per tonne. The proposed revised statutory rate would be in the area of \$9 to \$10 from our area, and the current existing Crow rate is \$5.50. I suppose we may prefer in one sense to say that it should remain as is, but we should be included. Regardless of whether it is changed or not, the concern to us is that we probably should have been included in 1970 and were not. This has been an opportunity to review it, and an excellent opportunity for the benefits to be spread to other industries.

We compete with commodities that are currently included under the Crow rate and were included in the past—particularly, I suppose, canola meal which has been included in the revised package and was not originally in the Crow rate. So I suppose we want to see a change, whether the Crow changes in total or not. Although we appreciate the need for a transportation system very greatly, whether it is revised or not—as long as alfalfa is a part of it—is not a great concern of ours.

• 2230

**Mr. Flis:** Well, I suggest . . .

**The Chairman:** I think I cut Mr. Althouse off in the middle of a question so I will go back for him to finish it.

**Mr. Althouse:** I think the question is now pretty well answered. I had wanted to find out from the alfalfa group how many of the original plants that started out in the Prairies 10 or 15 years ago were still in operation. Mr. Hesje provided those figures in the answer to Mr. Flis.

In your estimation, would those ones that are now no longer operational still be in effect if the Hall commission recommendation of including all raw and processed products had been included under the Crow rate, which was the recommendation about 10 years ago?

**The Chairman:** Mr. Hesje.

**Mr. Hesje:** I would say certainly . . . Currently the freight rate from Saskatchewan points to Vancouver is greater than the processing plant is able to pay to the producer. The reason the plants failed—they were simple bankruptcies in most

[Traduction]

la farine de canola, la farine de lin. Nous devons être concurrentiels sur tous ces fronts. S'il existe un produit . . .

**M. Flis:** Vous m'avez répondu.

Monsieur Hesje, nous avons entendu, ce matin, les fermiers de la Saskatchewan; cet après-midi, nous avons écouté les représentants des municipalités rurales ainsi que ceux du NDP. Le message est très clair: jusqu'ici les témoins ne veulent aucun changement au taux du Nid-de-Corbeau. Aucun changement signifie aucun changement. Votre produit n'est donc pas ajouté à la liste. Comment cela affecte-t-il la diversification de votre industrie?

**M. Hesje:** Depuis 1978, le nombre des usines de production est tombé de 43 à 30 au Canada, en raison, principalement, de faillites. Cette réduction va se poursuivre si nous n'obtenons pas certains des avantages du taux statutaire. L'augmentation du taux du Nid-de-Corbeau . . . Notre coût actuel de livraison est de 35 dollars la tonne. Pour notre secteur, le taux statutaire révisé proposé serait d'environ 9 à 10 dollars la tonne alors que le taux actuel du Nid-de-Corbeau est de \$5.50. Nous préférons sans doute qu'il demeure tel quel, mais que nous puissions en profiter. Qu'on le modifie ou non, ce qui nous inquiète, c'est que nous aurions probablement dû en profiter depuis 1970, ce qui n'est pas le cas. Voici l'occasion de réviser la situation et une excellente occasion d'en étendre les avantages aux autres industries.

Nous devons concurrencer les produits qui jouissent actuellement du taux du Nid-de-Corbeau et qu'on y a ajoutés en cours de route . . . je pense particulièrement à la farine de colza Canola, incorporée dans le projet modifié et qui, originalement, ne profitait pas du taux du Nid-de-Corbeau. Que la modification du taux soit totale ou partielle, je suppose que je réclame un changement. Bien que nous comprenions fort bien le besoin d'un système de transport, il nous importe peu qu'il soit modifié ou non pourvu que la luzerne en fasse partie.

**M. Flis:** Je suis d'avis . . .

**Le président:** Je crois avoir coupé la parole à M. Althouse au milieu de sa question. Je veux lui permettre de la compléter.

**M. Althouse:** Je crois que vous avez maintenant répondu à la question. Je désirais savoir de vous combien il existe encore d'usines qui ont vu le jour dans les Prairies il y a dix ou quinze ans. M. Hesje m'a transmis ces chiffres dans sa réponse à M. Flis.

A votre avis, ces entreprises qui n'existent plus fonctionneraient-elles encore si on avait inclus dans le taux du Nid-de-Corbeau, comme le recommandait la Commission Hall il y a environ dix ans, tous les produits bruts et transformés?

**Le président:** Monsieur Hesje.

**M. Hesje:** Je dirais, certainement. À l'heure actuelle, le taux de transport de la Saskatchewan à Vancouver est plus élevé que ce que l'usine de transformation peut payer au producteur. Dans la plupart des cas, la raison de la fermeture des usines

*[Text]*

cases. The economics of running especially the smaller operations were simply not there as the freight rate started to escalate. Energy prices were in there, but having either one of them somewhat stabilized would have made the difference. Certainly the difference in freight rate—if you look at the existing Crow rate at \$5 versus the existing alfalfa rate at \$35, we do not make \$30 a tonne, and the plants did not go bankrupt because they were managed poorly enough to lose an additional \$30 a tonne. So the \$30 would certainly have made that difference. It would not have been \$30 throughout that period, but it would be today.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil, one final question.

**Mr. Neil:** Yes. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Satin, is a similar product such as fibre, starch and protein made from soybeans, and is it similar to what are made from peas?

**Mr. Satin:** There is nothing similar to the fibre. That is pretty unique and we have developed some very large markets for that. I do not know if you know of something called the F diet, but that is based on our fibre.

The soy industry, of course, is the world's major supplier of protein. We have to compete, of course, with the soy industry; they control the price of protein. Our products are not exactly like soya, but they are based upon soya. If soya has 45% protein and our product has 60% protein, then they will give us that percentage more for our product over soya based on the protein differential.

On the starch markets, of course, we have to compete with corn. Corn controls the price of starch. The price of wheat starch is the price of corn starch not because it costs the same to produce it but simply because you will not sell a pound of wheat starch unless you sell it at the price of corn. It is as simple as that. We have the same problem.

So we are competing against some extremely aggressive industries. We have never been able to do anything until now; we are just starting. Very few countries in this world have been able to compete against the soya industry, as an example, but we are starting and we will eventually do something.

**Mr. Neil:** So probably your industry is a single voice crying in the wilderness trying to get this change through as opposed to the other industries that have effective lobbies. Is this correct?

**Mr. Satin:** We do not have any lobby. We started a year ago and we are spending too much time trying to build our business to lobby. In fact, it is a cause that really is self-evident, as far as I am concerned; it does not have to be lobbied. The value of specialty crops is in fact self-evident. They have to be encouraged. It is an obligation on the part of everybody here to encourage them. Value addition and getting jobs for Canadians and getting technology utilized here is an obligation of ourselves. If we are not going to do it here, we

*[Translation]*

c'est la faillite. Il devenait économiquement impossible, spécialement pour les petites entreprises, de survivre alors que les taux de transport commençaient à grimper. Il y a également le coût de l'énergie. Mais la stabilisation de l'un ou l'autre de ces coûts aurait fait la différence. Certainement la différence dans les taux de transport; comparez l'actuel taux du Nid-de-Corbeau à \$5 et l'actuel taux du transport de la luzerne à \$35; nous n'empêchons pas \$30 la tonne et les usines n'ont pas fait faillite parce qu'elles étaient si mal administrées pour perdre \$30 de plus la tonne. Ces \$30 auraient certes fait la différence. Il ne se serait pas agi de \$30 tout au long de cette période, mais c'est le cas aujourd'hui.

**Le président:** Merci. Une dernière question, monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

Existe-t-il un produit semblable, tel des fibres, de la fécule et des protéines de soya, et est-il semblable au produit à base de pois?

**M. Satin:** Il n'existe rien de semblable à la fibre. C'est un produit vraiment unique pour lequel nous avons développé de très grands marchés. J'ignore si vous avez entendu parler de la diète F, mais j'ajouterais que notre fibre en est la base.

L'industrie du soya constitue le fournisseur principal de protéines du monde. Nous avons donc à concurrencer l'industrie du soya qui contrôle le prix des protéines. Nos produits ne sont pas exactement semblables au soya, mais ils s'appuient sur cette technique. Si le soya compte 45 p. 100 de protéines et notre produit 60 p. 100 de protéines, nous obtiendrons 15 p. 100 de plus pour notre produit que le soya en raison de son contenu supérieur en protéines.

Sur le marché de la fécule, nous avons évidemment concurrencer la fécule de maïs. C'est le maïs qui contrôle le prix de la fécule. Le prix de la fécule de blé est identique à celui de la fécule de maïs non pas parce qu'il en coûte le même prix pour la produire, mais tout simplement parce que vous ne vendrez aucune livre de fécule de blé si vous ne la vendrez pas au prix de la fécule de maïs. C'est aussi simple que ça. Nous avons le même problème.

Nous avons donc à concurrencer des industries excessivement agressives. Nous n'avons jamais pu réussir jusqu'à ce jour; nous ne faisons que commencer. Peu de pays ont réussi à concurrencer l'industrie du soya, par exemple, mais nous commençons et nous y parviendrons éventuellement.

**M. Neil:** Votre industrie est donc cette voix unique qui crie dans le désert dans l'espoir de modifier la situation si on la compare à toutes ces autres industries qui disposent de groupes de pression efficaces. Est-ce exact?

**M. Satin:** Nous ne disposons d'aucun groupe de pression. Nous existons depuis un an et nous consacrons trop de temps à bâtir notre entreprise pour effectuer des pressions. À mon avis, notre cause est évidente; nous n'avons pas à la justifier. La valeur des récoltes de produits spéciaux est également évidente. Il faut les encourager. C'est le devoir de chacun d'entre nous de les encourager. Nous avons tous l'obligation d'ajouter à la valeur des produits, de fournir des emplois aux Canadiens et d'assurer l'utilisation de la technologie au pays. Si nous ne



*[Texte]*

may as well pack up, take our technology, go over to Japan or any other country that buys wheat or peas or anything else from us and set up shop over there, and they can do it just as easily over there. We are trying to prevent that.

This is something that is very, very odd. Canadians, much to everybody's surprise, have been leaders in agricultural processing technology for the last 20 years, except it is not evident. We do not do anything; we talk about it. We have everything in house. We have all the knowledge and we have all the expertise, but we let everybody else do it.

Finland has become the world's leading technology salesperson in the area of gluten. Where the heck does Finland come to wheat gluten? They have sold more plants internationally with wheat gluten processes than Canada has. This is just a ridiculous situation. We cannot allow this to go on.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Neil.

With that I would like to thank the witnesses from both the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry and from Pro-Star Mills Limited for their contribution to our deliberations. I know that I have learned something tonight.

**Mr. Dueck:** Mr. Chairman, could I just indulge you for one more moment?

**The Chairman:** Mr. Dueck.

**Mr. Dueck:** I think on this presentation of the alfalfa industry I would like to emphasize the senior transportation committee again because to us that is of primary importance. We essentially do not have a large amount of storage at Vancouver where shipments are of substantial size, and when we have a shipment going we have to meet vessels to a large extent with railcars. A lot of our product is loaded directly from railcars into vessel. For that reason, when it comes to allocation of railcars for our product it becomes very important to us that we have a voice somewhere on the Senior Transportation Committee. I would just like to make that point—the importance of it to our industry—that we get some assurances of an adequate supply of railcars when they are required.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

With that I will say once again to our witnesses thank you for your appearance here.

I will adjourn the meeting until 9.00 a.m. tomorrow.

*[Traduction]*

sommes pas pour le faire chez nous, aussi bien fermer boutique, prendre nos connaissances, déménager au Japon ou en tout autre pays qui achète du blé, des pois ou tout autre produit canadien, et nous installer là, comme ils peuvent d'ailleurs le faire facilement eux-mêmes. C'est ce que nous voulons empêcher.

Il y a ici quelque chose d'étrange. Depuis vingt ans, les Canadiens sont les chefs de file dans la transformation des produits agricoles, mais à la surprise générale, ce n'est pas évident. Nous n'agissons pas; nous ne faisons qu'en parler. Nous disposons de tout. Nous possédons toutes les connaissances et toute la compétence voulues et nous laissons les autres nous damer le pion.

La Finlande est devenue le plus grand exportateur de technologie dans le domaine du gluten. Mais que diable la Finlande connaît-elle du gluten de blé? La Finlande a vendu, à l'échelle internationale, plus d'usines et de méthodes de transformation de gluten de blé que le Canada. C'en est ridicule. Nous ne pouvons permettre que ça se perpétue.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Neil.

Sur ce, je désire remercier les représentants tant de l'industrie canadienne de déshydratation de la luzerne que ceux de la Pro-Star Mills Ltd pour leur contribution à nos délibérations. Personnellement, j'ai appris quelque chose, ce soir.

**M. Dueck:** Monsieur le président, puis-je profiter de votre amabilité pour un autre instant?

**Le président:** Certainement, monsieur Dueck.

**M. Dueck:** Au nom de l'industrie de la luzerne, j'aimerais encore mettre l'accent sur le Comité supérieur du transport du grain puisque, pour nous, il est de prime importance. Nous ne disposons pas d'entrepôts importants à Vancouver, mais nos expéditions sont substantielles; lorsque vient le temps d'affecter les wagons pour notre produit, il est de prime importance que nous puissions être représentés au Comité supérieur du transport du grain. Je désire seulement souligner, et c'est important pour notre industrie, qu'on devrait nous assurer un nombre adéquat de wagons lorsque nous en aurons besoin.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

Une fois de plus, je tiens à remercier nos témoins pour leur présence.

La séance est levée jusqu'à 9 heures, demain.





APPENDIX "TRPT-99"

250C - 2ND AVENUE SOUTH  
SASKATOON, SASK. S7K 2M1  
TELEPHONE (306) 652-9466



national farmers union

National Farmers Union  
Submission  
to the  
House of Commons  
Standing Committee on Transport  
on the subject of  
Bill C-155 - The Western Grain Transportation Act  
presented at

Regina, Sask.

August 8, 1983

INDEXPage

1. Introduction
2. C-155 - A Bill to Kill the Crow
3. Branch Line Abandonments, "Competition"  
and the Crow
4. Grain Exports and the Crow
5. Alternate Crops and the Crow Rate
6. Livestock Production and the Crow
7. Eastern Agriculture and the Crow Rate
8. Federal "Facts" on Rural Change and  
the Crow
9. Profile of Two Corporate Citizens



National Farmers Union  
Submission  
to the  
House of Commons  
Standing Committee on Transport  
on the subject of  
Bill C-155 - The Western Grain Transportation Act  
presented at

Regina, Sask.

August 8, 1983

INTRODUCTION:

The National Farmers Union requested the opportunity to appear before this Committee because of the importance of the subject under study.

It is a gross over-simplification to suppose that Bill C-155 is directed only toward changes affecting the transportation of grain in Western Canada, as its title implies.

This proposed legislation represents a historical watershed for the massive reorganization and reallocation of economic and human resources in this country. As a consequence of it, there will be a few very large and identifiable winners whose gains will be realized at the inequitable expense of thousands of farm families of the present and future generations and hundreds of rural communities.

There are undoubtedly some who will appear before this committee to acclaim as "progressive" the far-reaching license for technological, economic and social upheaval inherent in this Bill. We submit that technological, economic and social change designed to financially enrich a few major stakeholders while impoverishing thousands, represents a swindle of gigantic proportions.

It is scandalous that the federal government in proposing this legislation has devoted minimal consideration to the historic merits of Crow retention. In so doing, it has ignored the competitive realities of the grain economy in Western Canada and the world in general. It has ignored the handicap of distance to ports and tidewater confronting prairie grain producers, who through implementation of this Bill will face the increasing rate demands of the railways. Indeed it has ignored the primary historic function of the railways in their role of providing an essential monopoly service, as primarily being instruments of regional development rather than profit motivated corporations.

What essentially confronts the grain economy is assuming the burden of adjustment in being traded off for an upgraded and rationalized rail system for the increasing transportation of commodities other than grain.

No economic and social impact projections permitting public input of those most affected were ever undertaken. The results of so-called "studies" conducted behind closed doors for the benefit of government propaganda have often promoted selective, misleading, contradictory and biased data.

Government propaganda has been generously propped up by statistics on beneficial investment and potential job creation of Crow change as provided by the railway companies. This data in turn has been exploited to appeal for support for Crow change in all regions of Canada on the basis of short term regional self-interest without



providing all the facts. The railway companies, with government ambivalence, have been much less generous in providing details of their own projected revenues from movement of other commodities, which will be made possible through increased rail capacity.

The so-called Gilson "consultations" conducted under government auspices behind closed doors with leaders of various prairie farm organizations were designed to co-opt a form of "concensus" on predetermined government objectives, in order to legitimize a "Made in Western Canada" label on Crow change. The merits of retaining Crow Rates and exploring other means of upgrading the transportation system were not included in the terms of reference of the Gilson exercise.

The strategy for "concensus" having failed, the federal Minister of Transport has dithered on details and flip-flopped on methods of payment of the "Crow benefit" and now prescribes a recipe for an economic omelette in the form of Bill C-155, none the less containing sufficient identifiable ingredients to convey recognition of the lethal nature of this ill-devised concoction to the agricultural base of Western Canada.

The NFU was organized in 1969 by its founding members in an attempt to foster the spirit of national unity in this country. Bill C-155 has already succeeded, before its passage, in creating deep divisions not only between regions but within regions of Canada. The ribbon of steel, originally envisioned by the Fathers of Confederation as a means of binding this country together has now been transformed into an instrument of alienation.

In this submission, it is our intention to examine, in addition to the Bill itself, a number of topic areas subject to the impact of Bill C-155. We do so in the belief that it is important for this Committee to recognize the magnitude of implications flowing from this Bill and the responsibility this Committee shoulders in preparing recommendations on the future of this Bill.

In addition to the specific items on which we are commenting, our organization as a member body of the Crow Coalition Steering Committee also supports that organization's submission which addresses itself to the issue of "subsidies".



C-155 - A BILL TO KILL THE CROW

Bill C-155 represents the culmination of years of lobbying effort by various and numerous vested interest groups in Canada to deregulate the railways from the provisions of the statutory grain rates and in so doing assist in reordering the structure of the grain economy. Through the devaluation of grain at the farm gate, the further transfer of farm income into the treasuries of the industrial and transportation sectors would be facilitated and a "cap" placed on federal expenditures for transportation.

This objective is quite in line with the general economic development priorities established by the Cabinet Committee on Economic Development (CCED), of which Transport Canada is a part. These priorities, accepted in the development of its 1981-82 estimates, are:\*

- continued expenditure restraint;
- "balanced" regional growth based on existing resources and advantages (i.e. no "forced" growth);
- emphasis on productive investment rather than subsidies;
- accomplishment of federal objectives by exerting leverage upon private sector and non-federal government expenditures (i.e. through the multiplier effect whereby the federal government will spend X dollars if another player will spend Y dollars);
- industrial "adjustment" in central Canada and industrial "development" in the West.

Bill C-155 reflects this general philosophy.

Bill C-155 is the package whereby this future "right to taxation" of grain producers, in perpetuity, is delivered to the

---

\* How Ottawa Spends Your Tax Dollars - 1982 - Chapter 7 - "Transport Canada and the Transport Ministry: The Attempt to Retreat to Basics" by John W. Langford.

railway companies. While presentationally it is government gift wrapped to appear as concessional to farmers through its Crow "benefit" and full of reassurance of regulation and obligation imposed upon the railway companies to behave in a proper corporate manner, Bill C-155 is the Trojan horse of the western farm economy. Farmers will receive only countless future problems and a dead Crow. The real goodies are for the railways and the industrial sector.

Part 1 - Administrative Measures to Facilitate the Transportation, Shipping and Handling of Grain

In Section 3, the Minister appoints 18 members, broadly representative of the grain industry, to a 21 member Senior Grain Transportation Committee, which will also include the Chief Commissioner, Canadian Wheat Board; Chief Commissioner, Canadian Grain Commission and the Administrator.

The purpose of this Committee, as spelled out in Section 12 is primarily advisory to the Minister and/or the Administrator who are not obligated to accept or follow any advice offered by the Committee.

The Grain Transportation Agency Administrator, appointed in Section 13 by the Governor in Council, is, on the other hand, vested with extremely broad discretionary powers (through Section 17(1)), over the entire jurisdiction of matters related to the transportation, shipping and handling of grain.

He, for all intents, holds the power of veto over any recommendations or advice forthcoming from the Senior Grain Transportation Committee.



Of particular concern to grain producers who support the concept of orderly marketing are connotations of overriding authority held by the Administrator, such as over the functional operations of the Canadian Grain Commission in the allocation of producer cars (Section 17 (1)(d)) or over the Canadian Wheat Board in the operation of its quota regulations or block shipping allocation of grain cars, (Section 17 (1)(e)).

There is, in Section 18, additional concern for farmers over possible interference by the Administrator and the Minister with Wheat Board operations.

Can the Wheat Board or the private grain trade, for competitive reasons, realistically be expected to "reveal all" of their commercial plans, negotiations, prospective sales, etc., to the Administrator and other world traders months in advance of a new crop year in order to accommodate the planning of railway companies for the future allocation of grain cars and the establishment of performance objectives in the movement of grain?

We submit they cannot. As a consequence, conservative forecasts of future grain car needs will be projected which will, in reality, produce no real commitment from railways for additional performance if later required.

The transitional volume spelled out for 1983-84 is, for example, stated in Section 70 (1)(c) to be 31.3 million tonnes, a figure that can hardly be considered as reflecting much aggressiveness in marketing or much of a challenge to the railway companies. This kind of minimal approach to forecasting grain car needs creates

skepticism about the real effectiveness of sanctions proposed for railway companies.

Why, we ask, would the railway companies refuse or be reluctant to haul grain under the kind of deal Bill C-155 is offering them? To what commodities will they be extending a higher priority for future movement than grain?

The apparent answer may lie in those commodities in which they themselves hold a vested interest. In the case of CP, this would, through subsidiaries, include fertilizer, coal, forest products, petro chemicals, minerals and numerous related commodities. The projected bulk movement of some of these goods to 1990 has been forecasted in the following table.

RAIL COMMODITY TRAFFIC, WESTERN CANADA  
(Million tons)

Commodity	1978	1990	% Increase
Grain	24.6	34.0	38
Fertilizer Materials	15.7	28.0	78
Coal	15.5	35.0	125
Forest Products	17.6	29.0	65
Other Commodities	25.0	37.0	48
TOTAL	98.4	163.0	66

Source: Strategic Planning Group, Transport Canada

It may be pointed out that this integrated self-interest of railways in the movement of goods is precisely why grain movement forecasts and sanctions for non performance are needed.

To the contrary, we submit the priority for public service



of railway companies, who possess monopoly and oligopoly positions in the movement of bulk commodities, must be for those commodities in which they hold no vested interest.

The so-called forecasting for grain car needs will better serve the railway companies than the grain trade. The grain movement forecasts, because they may not be accurate or realistic for numerous reasons, provide a convenient loop-hole for commitment by the railroads to only a minimum level of service.

The sweeping powers for arbitrary decision-making by the Administrator are evident in Section 20. While he:

"shall refer to the committee for its consideration and advice any policy or operational change related to any matter set out in Section 12(a) (related to proposals of the committee itself) that would, if implemented, in his opinion, have a significant effect on the grain transportation, shipping and handling system,"

it is entirely judgmental on his part to actually do so.

The future of performance guarantees after 1985-86 are purely discretionary upon the Governor in Council. In other words, responsibility for disciplining the railways becomes strictly a political decision under Section 21, the procedure for which is spelled out in Sections 22 to 28, including the limiting of parliamentary debate on regulations through closure in Section 25.

The required annual statement of investment plans by the railway companies for the movement of grain as outlined in Section 29 is little more than window dressing and the labelling of "confidential" any information the railway company regards as confidential in this regard surely overemphasizes the "competitive" mystique of

this whole exercise.

Section 30 allows the Governor in Council further political interference into the car allocation process of the Wheat Board, Grain Commission or the Agency itself - but does not include for investigation of the private grain trade. If the CGC is able to allocate 100 producer cars per week but receives applications for 200, will the 100 aggrieved applicants be able to file for an investigation? We presume so.

Section 33 establishes the Minister as the legal custodian of grain cars which will in turn be administered and controlled by the Administrator. This presumably would preclude the right of the Wheat Board to lease railway cars as it recently did to move low grade grain from northern areas prior to the end of the 1982-83 crop year.

In conclusion, we recommend Part 1 of Bill C-155 be deleted in its entirety.

#### Part II - Rates

The entire Part II of Bill C-155 prescribing the formula for determining rates, the payment of the Crow benefit, the annual rate scale, costing review, annual estimation of variable costs, tariff of rates and the respective sections relating thereto are totally incompatible with the concept of maintaining for farmers the Crow rate as it is presently constituted in statute.

We recognize Part II for what it truly is, a legislated formula for guaranteeing the railway companies, in perpetuity,



a built-in profit for the movement of grain, the cost of which is to increasingly be borne by grain producers. What else can be said about Section 44(3), for example, which featherbeds the CP rate from Calgary to Vancouver by bonusing it 123.7 miles in the rate structure?

The formulation has been so designed as to provide a gradual transition in cost increases to the farmer which will supposedly cause minimal impact up to 1985-86, the year of review. The easing in of a slowly rising cost increase to producers in the early years of implementation is not unlike a pregnancy. The nature of the condition may escape immediate observation.

Bill C-155 is like a nine year pregnancy. Its early impact may not be too evident by 1985-86, but after 1990 farmers will have a much better idea of the monster that has been created for them, no matter what kind of "child support" the government is offering.

Included in the rate section is the formulation for the establishment of variable rates which will in time rapidly accelerate the centralization of grain handling facilities and abandonment of branch rail lines, including, we predict, some rail lines which now are in the Basic Network and presumably protected to the year 2000. The restricted and limited application of variable rates until 1986-87 crop year (Section 45) fits in well with the pregnancy example.

We recommend Part II be deleted from Bill C-155 and that the present Crow rate remain in statute.

We additionally recommend that in considering the need for

upgrading of the western grain transportation system, the government divorce in its consideration the unquestioned need for such upgrading from the presumed ability of grain producers to pay higher rates as proposed in Bill C-155.

The need for railway upgrading and how it is to be financed and achieved must be pursued in other directions than those proposed in Bill C-155.

### Part III - Government Payments

In the light of our previous recommendations, it follows that Part III also be deleted.

The Crow benefit payment, it is proposed, is currently to be made directly to the railway companies. In addition, farmers will increasingly assume annual rate increases.

The Minister has proposed a grain freight cost "safety net" of 10 percent related to a "basket" price of grain.

This is a ludicrous proposal for any farmer to accept, as it would completely distort the economics of grain production as between low yield-high yield years, low value-low grade grains, and higher value-high grade grains. We totally reject the concept because it is unrealistic and punitive.

### Parts IV & V - Review & Regulations

The 1985-86 review outlined in Bill C-155 was, in our view, primarily intended to ease the anxiety of those who felt discomfort



over the direction this process was leading them.

We submit that with the acceptance of our previous recommendations, Parts IV & V of this Bill are rendered redundant.

#### Part VI - Consequential and Related Provisions

Relative to Section 62, we support the release of the coal lands from the Crow's Nest Pass Act and additionally recommend that the minerals so released be developed and the proceeds thereof serve the national interest.

Federal estimates place the coal reserves contained in the 50,000 acres in question at 7.8 billion tons, valued possibly as high as \$300 billion at the mine. We submit a portion of the proceeds of this development might beneficially be utilized into acquiring the full ownership of the Canadian Pacific Railway and integrating it with the Canadian National Railway. Following early rationalization of the two systems, they might be operated as a public utility for the general advantage of Canada.

Sections 63 to 69 inclusive should be deleted.

#### Part VII - Transitional

We recommend Part VII be deleted.

#### Schedule 1

We recommend all field crop varieties and processed products thereof currently benefitting from the Crow rate remain and that other field crops and processed products thereof be brought

under the provisions of the statutory rate for export shipment.

In so recommending, we submit valid arguments can be  
advanced for eventual removal of all rail freight rates for field  
crops and processed products thereof moving into export.



BRANCH LINE ABANDONMENTS, "COMPETITION" AND THE CROW

The absence of public planning and direction has no better example of ineptitude and irresponsibility than in the construction of the prairie branch line system.

Up to the end of 1935, 19,285 miles of track had been constructed on the prairies.

## RAIL MILES OF TRACK, 1906-1933

Year	Miles of track			
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Total
1906	2 774	1 957	1 235	5 966
1910	3 221	2 932	1 488	7 641
1915	4 498	5 327	3 174	12 999
1920	4 404	6 220	4 474	15 098
1925	4 539	7 056	4 965	16 560
1930	4 410	8 175	5 607	18 192
1935	4 970	8 555	5 760	19 285

Source: Hall Commission, Grain and Rail in Western Canada, Vol. 1, Ottawa: Supply and Services, 1977, p.30.

Then, as now, the key word was "competition". The rivalry of railway companies to construct branch lines for the generation of traffic often resulted in wasteful duplication of service. The competition to construct branch lines was particularly keen after the formation of the Canadian National Railway in 1923 and coincidental to the return to statutory grain rates in 1925.

The Drayton-Acworth Commission of 1916, recommending that the Canadian Northern, the Grand Trunk, the Grand Trunk Pacific and the other government lines be transferred to a new public authority stated:

".. Canada cannot afford all these new railways and does not need three competitive systems."

Amalgamation of the three transcontinentals into one railway was rejected on the basis that monopoly was not desirable. Public funds had already been invested to counteract the Canadian Pacific monopoly, and the Commission did not wish to approve an even larger monopoly. Monopoly for all intents exists none the less.

One is led to conclude that railway company executives of the CPR and the government owned CNR in arriving at their decisions to construct additional branch lines after 1925 considered the Crow rates to provide adequate compensation for the movement of grain well into the future.

The period of the railways' competitive expansion came to an end with the onset of the Depression. Railway traffic suffered not only from the economic downturn but from growing truck competition.

A CTC Research document reports as follows\*:

"It was against this background that a Royal Commission was appointed in 1931 to inquire into the state of transportation in Canada. The Duff Commission, which reported in 1932, recommended that, while the two railways should remain as separate entities and continue to compete, they should cooperate to remove duplication and extravagance. In 1933, the CN-CP Act formally sanctioned co-operation between the railways with the objective of bringing about reduced costs.

---

\* Canadian Transport Commission Research Branch, "Competition and Regulations in the Railway Freight Industry".



"The Duff Commission recognized that, as well as intra-modal competition (rail-rail), intermodal (rail-marine and rail-highway) competition was important. It further pointed out that such competition was publicly subsidized, first by grants of land and money, secondly by appropriations for improvements and free use of waterways (canal tolls were abolished in 1903), and thirdly by provision of paved highways."

The railway companies have not co-operated to remove duplication and extravagance as proposed by the Duff Commission, which also identified the nature and role subsidies play within the transportation system.

Exactly when the Crow rates became non-compensatory is unknown, which in historic context appears as a non issue. The Canadian Pacific stated to the Turgeon Commission in 1951 that the Crow rates were not compensatory. It estimated its losses on grain and flour traffic for 1948 between 13.8 and 16.9 million dollars. The Commission did not accept these figures as being definitive.

The 1961 MacPherson Royal Commission on Transportation accepted the fact of railway losses in the movement of grain and recommended that in future they be reimbursed for these losses.

The National Transportation Act of 1967 reflects the general philosophy of the MacPherson Commission. It made specific provision for the abandonment of uneconomic branch lines, requiring that regulatory approval be obtained for any closures and stipulated public interest among the factors to be considered in abandonment decisions. Further, the Act provided for the payment of a subsidy to compensate the railways for actual losses on branch lines deemed to be uneconomic.

In May, 1967, the government issued an order which prohibited

the abandonment of approximately 17,000 miles of prairie lines until January 1, 1975. Only 1,839 miles were left unprotected but this mileage was also included in the 1973 freeze on branch line abandonment pending various studies. The railways at that time had applications pending for the abandonment of 3,725 miles.

In December, 1974, the government designated 12,413 miles of prairie branch line as a Basic Network, protected from abandonment until the year 2000. An additional 6,283 miles were protected until the end of 1975 and 525 miles left unprotected, subject to approval of the Railway Transport Committee.

The government in April 1975, appointed the Hall Commission to inquire into the potential future of 6,283 miles of protected lines and recommend their future disposition, taking into account the rail needs of communities and the various social and economic impacts abandonment would present to communities, farmers and elevator companies.

The Hall Commission in April, 1977, recommended the abandonment of 2,165 miles of branch line over a 5 year period, that 1,813 miles should be added to the Basic Network, and 2,344 miles should be operated by a Prairie Rail Authority until 1990 for further assessment and study.

The government, with indecent haste, rejected Hall's P.R.A. proposal and in May, 1977, created a Prairie Rail Action Committee to decide quickly on the disposition of the 2,344 miles.



The PRAC submitted a final report in January, 1979\*. It reviewed 2,543 miles of track of which it recommended 1,044 miles be added to the Basic Network; 1,416 miles were recommended for abandonment and 82 miles to be released from the protected category.

In July, 1979, the newly elected Conservative Transport Minister assigned federal Member of Parliament, Doug Neil, to determine at which delivery points on lines the RTC had not held hearings, the elevator companies planned to maintain service.

Mr. Neil examined 1,681 miles of line and advised that 597 miles should be added to the Basic Network, 343 miles should be converted to off-line elevator service and 711 miles be turned over to the CTC for hearings.

In December, 1979, the Minister adopted the first and third recommendations and decided to experiment with off-line elevator service on one line and the remaining off-line group be retained for a minimum of five years pending the outcome of the experiment.

In August, 1980, the newly elected Liberal Minister of Transport confirmed the earlier decisions with the exception that the remaining off-line group be turned over to the CTC for hearings.

These background notes of highlights related to events surrounding prairie branch line rationalization decisions are outlined to remind the Committee that the process of branch line rationalization

---

\* PRAC reviewed approximately 200 miles more track than the Hall Commission identified for continuing evaluation. The 200 miles consisted of: 35 miles of new construction; 117 miles of the basic network that is now to be abandoned, and 43 miles previously recommended for abandonment that was now to be added to the basic network.

has already proceeded a considerable distance.

Up to October, 1980, 2,327 miles of rail line have been abandoned with an additional 564 miles abandoned since that date.

Rural communities have had to live with and adjust to these changes.

The applications for abandonment and the decisions of the CTC on the fate of branch lines has been based, among other things, upon the economics of such lines operated at the Crow rate.

The rates on these branch lines have been constant in their distance-related aspects to one another as established by statute.

Bill C-155 proposes to add an additional dimension to the abandonment equation. Through the assignment of a compensatory rate structure to branch lines while discounting freight rates from preferred central locations, an economic lever is applied to farmers near branch lines, forcing an abandonment decision upon them. In other words, farmers are facing a stacked deck.

The lower rates the railway companies may provide may be based on volume or where the point of origin is treated "as a competitive or contiguous point". Because of this, rationalization of rail lines is not anticipated to eliminate needless duplication of "competing" rail lines serving a single centre. The bias toward centralization is unmistakeable. An accelerated rate of abandonment is not needed.



The imposition of high compensatory rates to branch lines also serves to provide an umbrella for the trucking industry enabling it to "compete" in short haul grain movement with the railway companies, thereby establishing the railway companies as the unofficial regulatory agency over where rail service preference will be given.

While trucking has become a major competitive factor to rail movement of goods for both the CP and CN, it is less than surprising that both CN and CP are extensively engaged in the trucking business.

CN recently consolidated the 3,000 pieces of highway equipment of its 13 trucking companies into a single entity to form its nationwide "Route Canada" trucking service into the nation's largest trucking company.\*

Canadian Pacific Express and Transport Ltd. is stationed in 194 locations across Canada and the eastern United States.\*\* These subsidiaries operate about 1000 trucks, 3000 highway trailers, 400 city trailers, 500 city tractors and 500 highway tractors.

It is not too difficult to imagine that both companies will be actively engaged in trucking grain from branch lines to centralized delivery points on their own rail lines.

This circumstance casts an interesting sidelight on the total concept of "competition" as between the CP and CN vertically integrated ownership trucking companies and independent truckers who have been gearing up to get part of the action.

---

\* Globe and Mail, February 28, 1983.

\*\* U.S. Securities and Exchange Commission 10th Annual Report of Canadian Pacific

Some private trucking companies operating in the prairies are not only concerned over the payment of the Crow benefit to railways, but the inclusion of some non-statutory crops under the proposed Crow benefit rate structure\* which it is claimed will drive them out of business.

These changes will, unfortunately, not keep grain on the rails where it belongs, but provide a competitive advantage to the railway owned trucking companies.

It is additionally important to consider the impact of truck traffic to prairie roads and highways and the consequent cost to taxpayers.

In a paper delivered to a Minneapolis conference on Agricultural Transportation November 16, 1981, Jerry E. Fruin, associate professor of agricultural and applied economics, University of Minnesota reported as follows:

The stress exerted on highway pavement increases as the fourth power of the axle load. When axle weight increases from 18,000 pounds to 20,000 pounds, stress from that axle increases by roughly 50 percent. An 80,000-pound truck weighs 20 times as much as an automobile, but its combined axles cause 9,600 times as much stress on the pavement and roadbed.

A U.S. Department of Transportation study concluded that a 10 percent increase in maximum truck weight would decrease fuel consumption by 0.37 percent, but this might be offset by accelerated highway deterioration. If pavement deterioration continues to exceed repavement efforts at current rates, vehicle fuel efficiency in 1985 could decrease by 2.4 percent. Fuel consumption at 40 miles per hour over badly patched asphalt increases 34 percent over fuel consumption on high quality pavement. Poor road surface increases energy consumption for all vehicles, not just trucks.

---

\* The Globe and Mail, June 13, 1983: "Crow could scare truckers into stronger tactics".



On January 6, 1983, the Surface Transportation Assistance Act was signed into law in the U.S.

As reported by the Alberta Wheat Pool Budget, May 20, 1983:

"The Act is to generate revenue to rebuild the nation's primary highways. In doing so, new jobs are to be created and the Act shifts more of the highway tax burden to the larger, heavier vehicles.

"The new Act eliminates federal taxes on truck parts, lubricating oils, inner tubes and retread rubber, but it increases several vehicle taxes including a five cent per gallon increase in fuel taxes.

"For example, the excise tax on trucks with 33,000 pounds gross vehicle weight (gww) or more has been increased from 10 per cent to 12 per cent. But the base for this tax on new trucks has been changed from wholesale cost to retail price.

"The road use tax on vehicles over 33,000 pounds gww has been increased sharply. This road use tax is to start July 1, 1984 and is scheduled to increase annually through 1988. The tax on tandem axle trucks with a grain box will increase from \$162 to \$575, while a semi-trailer unit with hopper trailers will increase from \$234 to \$1,520 by 1988.

"The burden of road user taxes will soon have potential impact on grain transportation in the United States. In the meantime, what does the future hold for Canada?"

We submit the entire issue of upgrading and maintaining an adequate and safe rural road and highway system and the attendant costs thereof as compared to the costs of upgrading and maintaining a branch rail line system have not been examined within the context of Bill C-155.

The problem areas that will emerge within our road and highway systems will, we believe, be monumentally more costly than the maintenance of an adequate branch line system.

GRAIN EXPORTS AND THE CROW

Transport Canada has on occasion distorted statistical comparisons in order to lead to conclusions that are intended to disparage the Crow rate.

A recent example is the following:

"Compensatory rail rates in the U.S. did not hinder that country from increasing its share of world wheat exports from 25.0% in 1953-54 to 48.3% in 1981-82. On the other hand, the Crow Rate did not ensure that Canada could maintain its share of world wheat export markets. In 1945-46, Canada had 43.0% of the world wheat export market but this has dropped to 18.2% in 1981-82. Moreover, the world wheat export market has increased 365% since 1945."

The validity of these comparisons suffer the oversight of these relevant facts.

a) In 1945-46, (the crop year immediately following World War II), when Canada had 43% of the world wheat export market, the U.S. had 45% of the world export wheat trade.

b) Canada's 1945-46 wheat export of 373 million bushels exceeded production in that year, (316.3 million bushels) - a feat that could hardly be sustained.

c) Canada's 18.2% of the world export wheat trade in 1981-82 represented a national record year of 677.7 million bushels accompanied by a record production year of 879 million bushels.

d) Credit accounts for a larger volume of sales in U.S. wheat exports than in Canada. In 1981-82, the U.S. government exported an estimated 6.9 million tonnes of wheat under PL480 and G.M.S102. C.W.B. credit sales by comparison were 3.7 million tonnes



of wheat, oats and barley combined, under unsubsidized commercial terms for up to three years, financed by producers through the Board but guaranteed by the federal government. This compared to C.W.B. credit sales of 4.7 million tonnes in the previous crop year.

The conclusion to which one is apparently intended to be led by Transport Canada is that if Canadian farmers would only pay rail freight rates as high as those paid by farmers in the United States, our percentage share of world wheat markets would be much greater.

On that issue, the Canada West Foundation Special Task Force Report\*, "Western Canadian Agriculture to 1990" concluded:

"the nature of Canada's present railroad system forces grain producers into a captive market. It cannot be claimed with any confidence whatsoever that the removal of the statutory rate would provide grain producers with either adequate movement to port, or transportation rates that are equitable."

This opinion, stated the report, was confirmed by a North Dakota study\*\* in which it was shown that in spite of rail rates for hauling grain that were up to 3.23 times variable costs, the area suffered from car shortages and deteriorated rail lines, much the same situation as in Western Canada.

"There does not seem to be any means by which railways could be required to provide adequate transportation services", concluded the report.

While comparison of Canadian grain export performance to that of the United States appears to be a popular pursuit of some,

---

\* Published by: Canada West Foundation, Calgary, 1980.

\*\* W.W. Wilson and E.W. Tyrchniewicz, The Role of Transportation in the Development of Western Canada Agriculture, a paper prepared for the Canada West Foundation, 1979.

a comparison of Canadian wheat production to exports and U.S. wheat production to exports provides an insight from another perspective which is worthy of consideration.

TABLE 1:

Production and Exports of Wheat - Canada and United States  
Crop Years 1967-68 and 1981-82

Crop Year	<u>CANADA</u>			<u>U.S.A.</u>		
	<u>Production 000 tonnes</u>	<u>Exports 000 tonnes</u>	<u>Exports as % of Production</u>	<u>Production 000 tonnes</u>	<u>Exports 000 tonnes</u>	<u>Exports as % of Production</u>
1967-68	16,138	9,127	56.6	41,030	20,494	49.9
1968-69	17,688	8,305	46.9	42,365	15,023	35.5
1969-70	18,268	9,380	51.3	39,263	16,792	42.7
1970-71	9,024	11,819	130.9	36,783	20,140	54.7
1971-72	14,412	13,684	94.9	44,052	16,901	38.4
<i>5 year total</i>	<i>75,530</i>	<i>52,315</i>	<i>69.3</i>	<i>203,493</i>	<i>89,350</i>	<i>43.9</i>
1972-73	14,514	15,681	108.0	42,081	31,734	75.4
1973-74	16,162	11,436	70.7	46,560	31,273	67.1
1974-75	13,304	10,776	81.0	48,496	28,304	58.4
1975-76	17,081	12,334	72.2	57,776	31,669	54.8
1976-77	23,587	13,434	56.9	58,306	26,080	44.7
<i>5 year total</i>	<i>84,648</i>	<i>63,661</i>	<i>75.2</i>	<i>253,219</i>	<i>149,060</i>	<i>58.9</i>
1977-78	19,858	16,030	80.7	55,419	31,538	56.9
1978-79	21,136	13,081	61.9	48,953	32,311	66.0
1979-80	17,196	15,886	92.4	58,288	37,198	63.8
1980-81	19,292	16,260	84.3	64,492	41,936	65.0
1981-82*	24,803	18,445	74.4	76,024	49,077	64.5
<i>5 year total</i>	<i>102,285</i>	<i>79,702</i>	<i>77.9</i>	<i>303,176</i>	<i>192,060</i>	<i>63.3</i>

\* preliminary

---

Source: Canadian Wheat Board Annual Report - 1981/82

---



Although in terms of world trade, Canada's percentage of the total market in 1981-82 was 18.2%, the percentage of our wheat production entering into export trade has been growing.

In the 5 year period, 1977-78 to 1981-82, Canadian wheat exports averaged 77.9% of production, compared to 75.2% in the previous 5 year period and 69.3% in the period 1967-68 to 1971-72. Exports have been outstripping production - also indicating that the rail capacity to move the product is improving.

Special note needs to be made of low exports in 1978-79. We contend, the railway companies, in effect, boycotted the movement of grain in 1977-78 and 1978-79 by failing to provide adequate rolling stock.

Rail cars had to be diverted in 1977-78 from Thunder Bay to the West Coast to alleviate grain shortages there. This reduced the availability of stocks at Thunder Bay for spring shipping schedules.

On this situation, the Canadian Wheat Board, in its 1977-78 annual report, states as follows:

"The shortfall in rail shipments remained for the balance of the crop year with the result that sales commitments, scheduled for shipment out of the St. Lawrence, had to be deferred as well. As mentioned earlier in this report, a total of 1.9 million tonnes in sales was deferred by the end of the crop year and, as is now known, over another one million tonnes in sales were deferred later that summer."

In the following crop year, 1978-79, the C.W.B. with the use of grain producers' funds purchased 2,000 grain hopper cars to alleviate the bottleneck.

In December, 1979, the members of our organization decided to launch a class action against the railway companies for failing to abide by their legal obligations to provide adequate rolling stock for the movement of commodities as required under the Railway Act. While the merits of the case itself were never heard in court, the action none the less focused a great deal of public attention to the coercive tactics the railway companies have employed to break the Crow rate.

Although attention generally has focused on export sales, carryover stocks of wheat, both on-farm and commercial, have not exceeded 15 million tonnes since the 1972-73 crop year.

TABLE 2:

**CANADIAN WHEAT SUPPLIES AND DISPOSITION  
CROP YEARS 1962-63 to 1982-83**

Crop Year	Inward Carryover <sup>1</sup> August 1st		Production <sup>1</sup> 000 tonnes	Total Supplies 000 tonnes	Domestic Disappearance <sup>1</sup>		Exports <sup>1</sup> Wheat and Flour 000 tonnes	Total Outward <sup>1</sup> Carryover July 31st 000 tonnes
	Farm 000 tonnes	Commercial 000 tonnes			Farm 000 tonnes	Commercial <sup>2</sup> 000 tonnes		
1967-68	5 443	10 117	16 137	31 697	2 366	1 884	9 145	18 302
1968-69	6 613	11 689	17 689	35 991	2 479	2 006	8 323	23 183
1969-70	10 130	13 053	18 267	41 450	2 166	2 402	9 430	27 452
1970-71	14 770	12 682	9 024	36 476	2 355	2 295	11 846	19 980
1971-72	10 746	9 235	14 412	34 393	2 435	2 351	13 720	15 887
1972-73	8 477	7 410	14 515	30 402	2 384	2 381	15 692	9 945
1973-74	3 130	6 815	16 162	26 107	2 280	2 292	11 446	10 089
1974-75	2 205	7 884	13 304	23 393	2 016	2 560	10 779	8 038
1975-76	1 633	6 405	17 081	25 119	2 396	2 408	12 336	7 979
1976-77	1 578	6 401	23 587	31 566	2 523	2 289	13 436	13 318
1977-78	7 158	6 160	19 858	33 176	2 460	2 561	16 040	12 115
1978-79	5 007	7 108	21 136	33 251	2 466	2 790	13 084	14 911
1979-80	8 954	5 957	17 196	32 107	2 688	2 809	15 889	10 721
1980-81	4 273	6 448	19 292	30 013	2 672	2 509	16 262	8 570
1981-82 <sup>3</sup>	1 645	6 925	24 803	33 373	2 845	2 322	18 447	9 759
1982-83 <sup>3</sup>	3 605	6 154	27 620	37 379				

<sup>1</sup> Source: Statistics Canada.

<sup>2</sup> A residual item. Farm disappearance is computed by adding inward farm carryover and production and deducting therefrom marketings and outward farm carryover. Commercial disappearance is computed by adding inward commercial carryover and marketings and deducting therefrom outward commercial carryover and exports.

<sup>3</sup> Subject to revision.

<sup>4</sup> Human food consumption in 1980-81 amounted to 1 839 500 tonnes. In 1981-82 the amount was 1 895 000 tonnes.

Source: Canadian Wheat Board Annual Report, 1981/82.



In relative terms the carryover into the 1982-83 crop year of less than 9.8 million tonnes of wheat (358.6 million bushels) cannot be regarded as a burdensome surplus (compared to the carryover into the 1970-71 crop year of 27.4 million tonnes or about 1 billion bushels).

The railway companies have heavily propagandized the losses they incur in the movement of grain.

The following are prime examples:

- a) "The railways are estimating Crow-related losses this year at between \$350 million and \$400 million."

*Western Producer, Sept. 30/82*

- b) "The two national railways lost almost \$440 million moving grain in 1982 and warn they may lay off more workers unless the Crowsnest grain-hauling rate is revised."

*Regina Leader Post, Jan. 10/83*

- c) "Total railway losses on grain shipments currently surpass \$300-million a year."

*Globe and Mail, Feb. 3/83*

- d) "Last year, the railways claimed losses of \$271.9 million, but the Commission (CTC) determined actual losses to be \$242.6 million."

*Western Producer, Apr. 7/83*

The broad discrepancies in publically claimed losses of the railway companies in the movement of grain has destroyed their credibility in the minds of farmers. There should be little wonder that farmers don't trust the cost accounting methods employed by railway companies.

Net income of CP Rail for 1981 was \$127.2 million. Its claimed losses to the Railway Transport Committee for 1981 were as

follows:

TABLE 3

**SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981  
CANADIAN PACIFIC LIMITED**

	<b>Amount of Actual Loss Claimed<sup>1</sup></b>	<b>Payments to Dec. 31, 1982</b>
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 13,688,881	\$ 10,124,061
Section 258 (Protected Branch Lines)	124,299,875	108,376,746
Section 272 (Eastern Rates)	10,794,124	10,794,124
<b>Total</b>	<b><u>\$148,782,880</u></b>	<b><u>\$129,294,931</u></b>

<sup>1</sup>As filed by CP August 27, 1982.

(Source: CTC Annual Report - 1982)

These 1981 claimed losses exceeded C.P.'s net income as did the actual payments received.

Of \$129.3 million payments received in 1982, \$117.6 million was for prairie rail lines. Considering that grain movement constitutes approximately 20% of freight volume moved by the railway, the contribution to railway net income from public payments seems to be extremely generous.

From another perspective, the effect of government subsidies on CP Rail's net income is gained from the following paragraph contained in its 1982 Annual Report to Shareholders.

"Net income from CP Rail of \$117.9 million was down \$9.3 million from 1981. However, had it not been for substantial government payments related to outstanding claims for prior years for the operation of uneconomic branch lines and the effects of accounting changes mandated by the Canadian Transport Commission\*, Rail net income for the year would have amounted to approximately \$56 million."

\* A new Uniform Classification of Accounts prescribed by the CTC resulted in a one-time increase in CP Rail income before taxes of \$19,628,000 and 1982 expenses were reduced by \$9,391,000 as a result of the capitalization of certain types of expenditures which in prior years were charged to income. Other accounting changes increased income before taxes by \$7,554,000 with corresponding decrease in miscellaneous income before taxes.



In other words, \$61.9 million, (52.5%), of CP Rail's 1982 profit came about as the direct result of public subsidies or CTC regulated changes in accounting practices. The subsidies paid on behalf of prairie branch lines related to grain movement accounted for the major share of that net income improvement - far out of proportion to the percentage grain contributes to total tonnage moved by CP Rail.

The 1982 financial statement of Canadian Pacific Limited states CP Rail's book value as follows (in thousands of dollars):

<u>Cost</u>	<u>Accumulated Depreciation Depletion and Amortization</u>	<u>Net</u>
\$3,754,002	\$1,569,155	\$2,184,847

The acquisition of CP Rail's assets for integration with CN Rail to comprise one national rail transportation system should not be considered as being outside the realm of practical possibility.

The citizens of Canada are committed under Bill C-155 as it presently stands to make annual payments in perpetuity to both rail-ways of a minimum \$651.6 million of which amount approximately 40% or \$260 million would be paid to CP Rail.

As matters now stand, government will not gain one cent of equity in CP Rail.

Does that reflect good business sense?

The claimed losses of CN Rail for 1981 are similar to those of CP Rail. Of its total payments received in 1982 on the basis of

TABLE 4:

### SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1981 CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

	Amount of Actual Loss Claimed <sup>1</sup>	Payments to Dec. 31, 1982
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 19,433,516	\$ 14,663,303
Section 258 (Protected Branch Lines)	114,482,468	109,414,221
Section 261 (Passenger-Train Services) <sup>2</sup>	1,846,888	1,226,151
Section 272 (Eastern Rates)	23,788,292	23,788,292
Total	<u>\$159,551,164</u>	<u>\$149,091,967</u>

<sup>1</sup> As filed by CN May 3, 1982.

<sup>2</sup> Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.  
(Source: CTC Annual Report - 1982)

its 1981 net claimed losses, \$121.5 million relates directly to prairie unprotected and protected branch lines. CN's net income from operations in 1981 was \$215 million.

In 1982, CN Rail reported a loss of \$34.9 million for various reasons. Government payments for losses on subsidized branch lines rose to \$212.8 million, an increase of \$92.2 million over 1981, states CN's Annual Report for 1982. Of this amount, \$72.5 million was for losses incurred in prior years indicating that \$130.3 million, or an additional \$19.7 million over 1981 was paid for 1982 grain movements. It is somewhat less than credible that CN should then also refer in its report to "the crippling Crow grain rate problem which has led to huge annual losses to Canadian railways".

In summary, we submit that because of government policy, the two railway companies in recent years lost no money in the transport of grain and without grain transport their operations would be less economic.

With the imposition of higher grain freight rates, grain



producers would unquestionably suffer serious economic loss as an increasing amount of net farm income realized from grain sales would be siphoned off into the railway sector. An increase by 5 times in the Crow rate on marketing of 35 m.m.t. would cost prairie producers an additional annual cost in freight of \$685 million without the assurance of a comparable return from the marketplace.

Intramodal railway competition in the grain growing area is non-existent. The existence of the Crow rate acts as a protection for farm income as a countervailing force to the unprotected freight costs farmers pay on industrial goods entering the prairie market. The degree of this protection is summarized by the following statement contained in a recent C.T.C. research document\*:

"Canadian transport carriers are protected against competition from U.S. carriers moving cargo from Canadian origins to Canadian destinations by a 30% customs duty on most tariffs. Removal of this tariff would certainly present the Canadian railways with competition -- probably competition they could not match. The U.S. route from Southern Ontario to the Canadian West is shorter and easier than the Canadian alternative around the Great Lakes.

"There are strong reasons for retaining the current protection. The shorter cheaper American route is not new; it was available before the CPR was even planned. The decision made at that time was for a national system. To turn back to the U.S. route now would mean an unnecessary loss of employment and increased balance of payments deficit. In addition,

---

\* "Competition and Regulation in the Railway Freight Industry" published by Research Branch, Canadian Transport Committee, Report No. 1982/09E, October, 1982.

because the traffic that would be siphoned off through the U.S. contributes to system constant cost, the traffic still moving by the Canadian railways would have to bear a heavier constant cost burden."

Farmers would indeed be accepting a no-win situation if they were to agree to abrogate the Crow rate. While paying at least 30 percent higher freight rates, which are rising annually, on all farm inputs, consumer goods, farm machinery and vehicles, building materials, etc., manufactured in Central Canada, than would be the case if "competition" was a reality, the government apparently believes farmers should additionally now be subjected to an escalating "user-pay" policy in the transport of grain. The government and the railways cannot "have their cake and eat it too."



## ALTERNATE CROPS AND THE CROW RATE

Proponents of Crow change stress that the existence of the statutory rate is an impediment to the production of alternate crops.

An examination of the facts indicates that the production of alternate crops on the prairies has been expanding rapidly in recent years and that market opportunities and price levels probably play a larger role in the production of these crops than does the freight rate issue.

The Agriculture Canada publication, "Market Commentary", March, 1983 edition, notes as follows:

"Canadian supplies of pulse crops (dry beans + 16%, dry peas + 39%, lentils + 37% and fababean + 4%) are meeting increased export market competition as a result of larger world pulse production in 1982.

"The Canadian industry is facing a difficult marketing year as importers are buying on a hand-to-mouth basis. Prices for most pulse crops are down about 50% from year earlier levels. Canadian pulse growers will likely adjust their 1983 planted area, especially if contract prices do not indicate that their short-run variable production costs can be met."

TABLE 1. PRODUCTION AND GROWER PRICES FOR SPECIAL CROPS

	Average	Crop Year		
	1975-79	1980-81	1981-82	1982-83 <sup>1</sup>
<i>Dry beans</i>				
Production (000 t)	82.0	98.5	107.8	95.0
Grower price (\$/t)	369.99 <sup>3</sup>	628.32	550.00 <sup>2</sup>	325.00
<i>Fababeans</i>				
Production (000 t)	14.4	26.9	11.5	12.0
Grower price (\$/t)	174.00 <sup>2</sup>	187.00	187.00	198.00
<i>Dry peas</i>				
Production (000 t)	61.2	76.0	110.5	134.8
Grower price (\$/t)	165.59	266.00	330.69 <sup>2</sup>	270.10
<i>Lentils</i>				
Production (000 t)	5.8	23.9	55.7	76.6
Grower price (\$/t)	446.32	595.20	441.00	396.00
<i>Mustard</i>				
Production (000 t)	67.0	97.5	97.7	80.3
Grower price (\$/t)	220.96	330.69	440.92	330.22
<i>Buckwheat</i>				
Production (000 t)	37.6	27.4	53.1	29.0
Grower price (\$/t)	176.29	321.50	344.53 <sup>2</sup>	333.00
<i>Sugar beets</i>				
Production (000 t)	982.5	880.5	1215.5	1041.0
Grower price (\$/t)	41.06 <sup>4</sup>	61.91	42.12	36.00

<sup>1</sup> Minimum expected price<sup>2</sup> Preliminary<sup>3</sup> ASB paid \$59.08/t in 1977-1978 and \$68.78/t in 1978-1979<sup>4</sup> ASB paid \$0.98/t for 1976 and \$1.06 for 1977 crop (excluded for grower price)

Source: Agriculture Canada, "Market Commentary", March, 1983

While the production of dry beans is basically an Ontario crop, area planted to dry beans has been expanding in both Alberta and Manitoba. In this regard "Market Commentary", December 1982 edition, notes as follows:

"Alberta's dry bean area of 4100 ha in 1982 was up from the 3586 ha in 1981 and well above the 1975-76 average of 2590 ha. Alberta's production of about 6000 t, consisting of pintos, pinks, small reds, and great northern was up compared with 5246 t in 1981. Manitoba dry bean production was down 20% despite an 8.8% increase in area planted, with most of the area consisting of navies, pintos and blacks.

"Canadian dry bean exports totalled 72364 t in the 1981-82 crop year, down 19% from the 1980-81 level of 88832 t but 24% above the 1975-79 average of 58237 t. The average unit export value was \$734/t,



up 11% from the \$662.83/t for the previous year's. The weak export demand for dry beans, especially in the second half of the crop year, was expected as world prices declined to help move the large production."

With respect to dry peas, "Market Commentary" reported:

"In 1982, Canada's dry pea area increased 15% over 1981 levels to 69 000 ha and was double the 1975-79 average. Area harvested in Alberta and Saskatchewan increased by 25% while Manitoba's area increased 10%. Manitoba remained the largest producer with 44 500 ha. Growing conditions in 1982 were not good and yields are lower than 1981. Cool damp weather and early frosts adversely affected the quality as well. Marketable production is about the same as in 1981 while overall production could be doubled the 1975-79 level.

"Exports of all dry peas for the 1981-82 crop year were 94 011 t, up 49% from the 1980-81 level and 8% above the record 86 650 t in 1979-80."

The prairies are the only reported producers of dry peas at this time. Area seeded to dry peas has increased from an average 34,520 hectares in the period 1975-79 to 68,800 hectares in 1982.

TABLE 2. DRY PEAS : AREA, AVERAGE YIELD PER HECTARE, DISPOSITION AND PRICES IN CANADA  
1970-74 TO 1982-83 (CROP YEAR AUGUST 1 TO JULY 31)  
TABLEAU 2. POIS SECS : SUPERFICIE, RENDEMENT MOYEN À L'HECTARE, REPARTITION ET PRIX  
1970-74 À 1982-83 (CAMPAGNE AGRICOLE DU 1<sup>ER</sup> AOÛT AU 31 JUILLET)

	Average 1970-74 Moyenne	Average 1975-79 Moyenne	1980-81	1981-82	Preliminary 1982-83 Provisoire	
Area	- hectares -					Superficie
Canada	30764	34520	49370	59900	68800	Canada
Quebec <sup>3</sup>	332	607	..	..	..	Quebec <sup>3</sup>
Ontario <sup>2</sup>	663	..	..	..	..	Ontario <sup>2</sup>
Manitoba	18672	21115	33990	40470	44520	Manitoba
Saskatchewan	2104	8822	12140	16190	20320	Saskatchewan
Alberta	8304	4290	5240	3240	4050	Alberta
British Columbia <sup>4</sup>	688	405	..	..	..	Columbia-Britannique <sup>4</sup>
Yield per Ha (Canada)	1.491	1.767	1.539	1.840	1.800	Rendement e Ha (Canada)
	- tonnes - - tonnes metriques -					
Canada						Canada
Production	45856	60998	76000	110500	124500	Production
Imports	607	6338	143	211	..	Imports
Total supply	51927	67536	83143	117712	..	Approvisionnement
Exports	19137	40858	63397	93019	..	Exportations
Available for domestic use	32791	26678	19746	24692	..	Disponibles pour utilisation domestique
	- dollars per tonne - - dollars la tonne metrique -					
Average farm price	129.01	166.46	216.92	..	..	Prix moyen a la ferme

1. Includes seed peas.  
Comprennent les pois de semence.

2. Data not published after 1974-75.  
Les données non publiées après 1974-75

3. Data not published after 1975-76.  
Les données non publiées après 1975-76.

4. Data not published after 1977-78.  
Les données non publiées après 1977-78.

Area seeded to lentils, a prairie crop, increased by 11% in 1982 to 56,657 hectares, but once again, production has been limited by lack of export opportunity.

Table 3:

NORTH AMERICAN YELLOW FIELD PEA  
PRODUCTION, 1975-82 (t)

	Canada <sup>1</sup>	U.S. <sup>2</sup>	Total
1975	48 798	22 045	70 843
1976	45 042	17 010	62 052
1977	54 975	9 662	64 637
1978	79 742	41 504	121 246
1979	77 560	12 655	90 215
1975-79	61 223	20 575	81 798
1980	76 000	16 284	92 284
1981	96 900	21 682	118 582
1982 <sup>3</sup>	95 000	23 200	118 200
	124 500 + <sup>4</sup>		147 700

<sup>1</sup> Statistics Canada<sup>2</sup> USDA<sup>3</sup> Preliminary marketable production<sup>4</sup> Total production Sept. 15, 1982. Statistics Canada estimateNORTH AMERICAN LENTIL STATISTICS,  
1975-82 (t)

	Canada <sup>1</sup>	U.S. <sup>2</sup>	Total
1975	300	60 090	60 390
1976	290	43 450	43 740
1977	1 980	13 760	15 740
1978	10 610	59 950	70 560
1979	15 740	64 780	80 520
1975-79	5 784	48 406	54 190
1980	25 500	97 820	123 320
1981	40 416 <sup>3</sup>	89 548	129 964
1982 <sup>4</sup>	68 000 +	79 600 +	147 600 +

<sup>1</sup> 1975-1980 — Canada Grains Council — Alberta, Manitoba and Saskatchewan Departments of Agriculture<sup>2</sup> American Dry Pea and Lentil Association and USDA<sup>3</sup> Statistics Canada census data<sup>4</sup> Preliminary

Source: Market Commentary - December, 1982

With respect to both yellow field peas and lentils, Canadian production of yellow field peas now exceeds U.S. production more than fourfold while 1982 lentil production was nearly equal to U.S. production.

Mustard has long been grown on the prairies which remains as the primary production area, however, area seeded to this crop has been declining due to lower export opportunities and lower prices to producers.



TABLE 4. MUSTARD SEED: AREA, AVERAGE YIELD PER HECTARE, DISPOSITION AND PRICES IN CANADA.  
1970-74 TO 1982-83 (CROP YEAR AUGUST 1 TO JULY 31)  
TABLEAU 4. GRAINE DE MOUTARDE : SUPERFICIE, RENDEMENT MOYEN À L'HECTARE, RÉPARTITION ET PRIX AU CANADA.  
1970-74 À 1982-83 (CAMPAGNE AGRICOLE DU 1<sup>er</sup> AOÛT AU 31 JUILLET)

	Average 1970-74 Moyenne	Average 1975-79 Moyenne	1980-81	1981-82	Preliminary 1982-83 Provisoire	
Area ----- Canada Manitoba Saskatchewan Alberta	102895 10346 67744 24605	67340 13597 36503 17240	92670 17810 24630 20230	88130 18300 52210 17620	53420 9710 34000 9710	Superficie ----- Canada Manitoba Saskatchewan Alberta
Yield per Ha (Canada)	.923	.945	.979	.936	1.273	Rendement à Ha (Canada)
Canada ----- Production Imports Total supply Exports Available for domestic use	94982 2580 94982 74726 20256	63622 2580 66212 64162 2050	90700 1481 92181 74275 17906	82500 1833 84335 69213 15120	68000	Canada ----- Production Imports Approvisionnements Exportations Disponibles pour utilisation domestique
Average farm price	174.89	234.11	258.69			Prix moyen à la ferme

1. Data, available only after 1975, apply to calendar years.  
Les données correspondent aux années civiles et ne sont disponibles qu'à partir de 1976.

Source: Market Commentary - December, 1982

Buckwheat production has remained fairly consistent over the years. Manitoba is the major production area accounting for 84 per cent of the area devoted to growing this crop in 1982-83 crop year.

"Market Commentary", December 1982, reports:

"The Canadian buckwheat area in 1982 decreased about 2.5% to 55 443 ha. Quebec's planted area increased 44% to 8 900 ha, while Manitoba's area decreased 8% to 46 500 ha. Yields in Manitoba were sharply reduced by an early August frost; production is estimated at 19 600 t while Quebec production is up 28% to 9 100 t.

"The 1983 area planted will likely remain steady at 1982 levels. Given adequate weather, production will return to more normal levels. Growers should be aware of Japanese import requirements (about 30 000 t) and not overproduce for this market in 1983. Exports in 1982-83 will be down as a result of lower production. Export competition from China, Brazil, South Africa and the U.S. will be a factor in 1983-84 and Canadian producers will have to continue to price their crop competitively to retain their market share."





is important to recall the following statement from the Gilson report on Western Grain Transportation:

"The canola-crushing industry in western Canada has expanded considerably in the past decade. Total crushing increased from less than 200 000 tonnes in 1970 to almost 1 million tonnes in 1980. By 1990 the industry could be crushing 1.5 million tonnes of canola." (Chapter IV, page 3)

In other words, canola crushing has expanded by 500% between 1970 and 1980 with the Crow in place but may expand no more than another 50% between 1980 and 1990 without Crow for the greater time of this decade anticipated.

The flour milling industry on the other hand which has been long established and enjoyed the advantage of the Crow rate has witnessed declining demand, a trend, Gilson states, "not likely to be reversed".

It is evident the claim that the existence of the Crow rate discriminates against the production of alternate crops or development of processing has been vastly overstated.

Rather, there is strong evidence that the production of alternate crops has been growing significantly and will undoubtedly continue to do so under Crow providing the necessary markets exist and prices are right. The same can be said of the processing sector.

It must also be pointed out that the production and marketing of alternate crops is tightly controlled by contract arrangements. A producer cannot be assured ready market access as a matter of right as he can for the general statutory grains that are common to the prairie region. He is, therefore, unlikely to produce alternate crops

simply on speculation that a sales opportunity will eventually present itself.

With regard to processing, the flour milling industry has been in a state of decline because many importing countries follow their own industrial strategies and for obvious reasons prefer to do their own processing. The same fate is already affecting the canola crushing industry. The U.S. reportedly still does not permit the importation of canola oil for "health reasons".

For these reasons, we submit the opportunities for vastly expanding the production of alternate crops, which it is alleged will follow loss of the Crow, are more imaginary than real. The same holds true for the processing sector. The net gain of any new production or processing certainly would be a great deal less for farmers than the income loss that would accompany loss of the Crow.

If there is a genuine desire to expand the production of alternate crops and processing thereof, it makes a great deal more sense to extend the current Crow rate to the transportation of such crops and products currently not now included under the rates.

If market opportunities in fact exist, the additional production potential for alternate crops should be evaluated on the basis of the income return they can bring to the farmer rather an option forced upon farmers by the existence of an unrealistic and untenable freight rate imposed upon conventional grains and oilseeds.

A new dimension has now been introduced into the processing debate, as it affects the canola industry.



The federal government has announced it does not intend minimum compensatory rail rates on shipments of canola products east of Thunder Bay to be retained.

This, understandably, has upset the western canola crushing industry, which lobbied for an end to Crow rates on raw rapeseed in order to enhance its competitive position. Commercial freight rates on processed products, it claims, will destroy the western crushing industry. The federal government, it is charged by western canola crushing officials\*, made a deal to get support from Ontario cabinet ministers for its Crow reform bill by "trading off" the canola industry to Eastern Canada.

The irony of the situation is heightened when one considers that Canadian Pacific Enterprises Ltd., through its agriproducts subsidiary, Maple Leaf Mills Ltd., own the Monarch Company in equal partnership with Lever Brothers Limited. Monarch, located at Windsor, Ontario, is the largest multi oilseed processing plant in Canada. The facility has an annual processing capacity of 360,000 tonnes of soybeans and 90,000 tonnes of soft seeds.

Pursuant to the partnership agreement, Maple Leaf purchases a substantial portion of its meal requirements (for the production of animal and poultry feed) from Monarch at market prices.\*\*

In this way it appears the application of commercial rail rates on the eastern movement of western canola products is equivalent

---

\* The Western Producer, July 7, 1983: "Crushers are hard pressed"

\*\* Source: U.S. Securities and Exchange Commission: 10th Annual Report Canadian Pacific Limited for year ending December 31, 1982

to a protective tariff for the eastern owned crushing industry of Canadian Pacific and provides more profitable rates for its movement to the railway.

It is an effective device to stifle "competition", an economic term which invariably often does not mean lower costs but greater market control.



### LIVESTOCK PRODUCTION AND THE CROW

Much has been said about the expected expansion of western livestock production once the Crow rate is abolished and farm gate prices for feed grains are correspondingly reduced by the rise in freight rates.

Transport Canada's propaganda pamphlet of early 1983 entitled "Western Transportation Initiative" quite explicitly blames the Crow rate for "hurting" the West and states: "The Crow Rate discourages crop diversification, agricultural processing and livestock production."

The accuracy of this claim is suspect, to say the least. The Canada West Foundation\* notes:

"Western Canada's beef breeding herd grew almost continuously from 740,000 at the beginning of 1950 to 3,440,000 at the beginning of 1975 for an average annual growth rate of 6.3 percent. At that rate the 3.0 million beef cows and heifers in the region on January 1, 1979 would almost double by the beginning of 1990. Given the constraints on further expansion of grazing acreages and the expected strong grain prices, a very strong price incentive would be required to reach that target. It was suggested that finished steer prices of \$90 per cwt. would be required to maintain production levels and significantly higher ones to meet projected demand."

The numbers of Western Canada's beef cows and breeding heifers remains at about 3.1 million head as of January 1, 1983, reflecting beef cattle price levels which are below those of 1979.

The C.W.F. Report further commented on predictions for

---

\* C.W.F. Special Task Force Report - "Western Canadian Agriculture to 1990"

increased livestock production on the prairies, should the Crow be ended, as follows:

"Many attempts have been made to estimate the re-allocation of agricultural resources that would follow if the grain producer paid the full cost of shipping his grain. Some studies, using models based on elasticities calculated over the past 20 to 25 years, have concluded that if grain on the prairies was devalued to the extent of the Crow gap, grain production would decline, livestock production would expand and the whole western economy would be richer. The Task Force does not accept these conclusions for the following reasons:

- "(a) Elasticities calculated over the past 20 to 25 years do not represent free response to price changes. The pressure of low quotas and unsold grain brought responses that were not related to price.
- "(b) The "Crow gap", at the present time, is relatively small compared to fluctuations in grain prices that have been experienced over the last 20 years.
- "(c) If transportation problems are corrected through the grain producer paying the full cost, the effect of a free movement of grains on the livestock industry could well offset the benefit of lower relative grain prices.
- "(d) Most of these studies assumed unlimited markets for beef, with no depression of price."

The report additionally noted that "during most of the past 25 to 30 years grain has been in surplus supply, the Crow gap has probably had a minimal effect on livestock producers or on the allocation of agricultural resources".

In spite of the Crow rate, Western Canada accounts for over 60 percent of all slaughter cattle marketings in Canada, (Table 1), strongly suggesting that factors other than "high feed grain prices" may influence the decisions of producers.

Two influences affecting the decisions of farmers to reduce the size of beef herds are evident in Table 2.



TABLE 1

Slaughter Cattle and Marketings in Western Canada  
and in Canada 1973-1982  
(000 head)

<u>Marketed In</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>
B.C.	53	63	81	69	67
Alberta	1,040	1,122	1,368	1,548	1,613
Saskatchewan	404	449	506	505	468
Manitoba	<u>250</u>	<u>276</u>	<u>320</u>	<u>346</u>	<u>373</u>
Western Canada	1,747	1,910	2,194	2,469	2,521
Canada	2,704	2,902	3,419	3,734	3,920
% Western Canada	65	66	64	66	64
<u>Marketed In</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
B.C.	68	57	67	75	90
Alberta	1,412	1,275	1,267	1,326	1,345
Saskatchewan	364	273	284	287	375
Manitoba	<u>334</u>	<u>269</u>	<u>261</u>	<u>251</u>	<u>263</u>
Western Canada	2,178	1,874	1,879	1,939	2,073
Canada	3,511	3,040	3,086	3,133	3,333
% Western Canada	62	62	61	62	62

Source: Livestock Market Review - 1982

Table 2

Comparison of Cattle Marketings and Prices, Net Imports of Dressed Beef  
and #1 Feed Barley Prices, Canada - 1973-1982

	Marketings Slaughter Cattle	A1, 2 Steers Average Annual Prices	Net Imports Dressed Beef	C.W.B. Final Realized Prices #1 Feed Barley
	(000)	(\$/cwt) Toronto	(000,000 lbs)	(\$/tonne)
1973	2,704	46.56	94.7	119.06
1974	2,902	49.37	98.1	107.05
1975	3,419	46.99	105.9	104.06
1976	3,734	41.89	183.2	91.50
1977	3,920	44.50	79.7	88.39
1978	3,511	62.07	116.8	91.08
1979	3,040	80.23	68.7	107.47
1980	3,086	80.74	10.4	146.55
1981	3,133	80.00	- 17.8	132.84
1982	3,333	80.54	- 12.2	110.00*

---

\* Initial Price Only - 1982-83 crop year.

Source: Agriculture Canada - Livestock Market Review  
Canadian Wheat Board Annual Report, 1981-82

---

It is a matter of interest that the heaviest marketings of slaughter cattle within the past ten years occurred in response to low cattle prices which coincided with record net beef imports. It should also be noted, Canadian Wheat Board final prices for #1 feed barley were lowest in the years of lowest beef prices and highest net imports of beef.

Canada has had a net surplus in dressed beef exports in only 2 of the past 10 years. The vulnerability of beef producers is further aggravated by the General Agreement on Tariffs and Trade



which commits Canada to a minimum beef import quota of 139.2 million pounds, based on 1980 population, and increasing annually in proportion to population increase. In addition, the importation of live slaughter cattle from the U.S. is uncontrolled, which proved a major factor in depressing prices in 1981 when 153,000 head were imported within a relatively short period of time.

The U.S. does not accord to Canada an open import policy on beef. In 1982 it closed its borders on November 15 to imports of dressed beef. Where are the potential markets for the large expected increase in western production?

With domestic consumption of beef having declined from a high of 113.2 pounds per capita in 1976 to 89.1 pounds in 1982, the relevant importance of imports and exports becomes even more important to the concept of projected claims of potential increases in production.

With respect to federal claims of expanded livestock processing in the west flowing from Crow change, at least one top industry spokesman believes otherwise.

The president of Canada Packers, Val Stock, says the Crow freight rate proposal will have a "neutral" effect on the food processing industry\*. He stated:

"We have studied the situation very carefully and have concluded the legislation, if it goes through, will have an entirely neutral effect on our company and the industry in general."

---

\* Edmonton Journal - May 20/83

Stock also said Canada Packers has no plans to make any representation to Transport Minister Pepin regarding the Bill, states the report, but did express concern over the export of live cattle from Alberta to the U.S., where animals can be slaughtered and processed at 66 per cent of the cost in Canada.

The federal claim of hurt to the western livestock industry as a result of the Crow, is, we submit, fraudulent.

Bill C-155 is not intended to assist the growth and stability of the livestock production and processing industry in Western Canada. It is intended to transfer a great deal of wealth from the agriculture sector to the railway companies and its transportation subsidiaries.

The real "hurt" to prairie farmers will occur if Bill C-155 completes its passage through the House of Commons. Not only will net income from grain sales decline but lower livestock prices are certain to reflect lower grain prices. Rising transportation costs for livestock and dressed beef will assure the net benefits of Crow change accrue to the transportation industry.



## EASTERN AGRICULTURE AND THE CROW RATE

The reaction of Eastern Canadian agricultural interests to the initial February 1st announcement of Transport Minister Pepin in which he essentially endorsed the Gilson recommendations on Crow change and proposed equal division of the Crow benefit between producers and the railways by 1985-86, was, to say the least, hostile.

The basis of this concern was summed up by Dr. H. Garth Coffin\* as follows:

"Eastern livestock interests have begun to react to the proposed solution of the Crow problem out of concern over the impact on the competitive position if their industry, particularly hogs and beef. These concerns have been fuelled by reports of the Chase econometric model forecast of the impact on regional livestock production. Apparently this analysis predicts a drop of \$80 million per year in cash receipts from hogs in Eastern Canada by 1992 with an increase of only \$60 million per year in Western Canada for a net loss of \$20 million per year from this product alone for the country as a whole.

"If these results are suspect, the same can be said for predictions based almost wholly on assumption that there will be little or no effect on Eastern Canada. What producer interests in this part of the country find hard to accept is that an injection of \$600 million of new capital per year in western agriculture can be 'resource neutral' when there has already been a shift in the competitive position of livestock production from East to West, even before any change in the Crow Rate." (emphasis added)

Coffin presented the following table to illustrate the comparative returns over hog feeding costs between the prairies and Quebec to illustrate his point on "shift in competitive position".

---

\* Professor Coffin is Chairman, Department of Agricultural Economics, McGill University. Quotes are from his address to the Canadian Agricultural Outlook Conference, Ottawa, December 7, 1982.

COMPARATIVE RETURNS OVER HOG FEEDING COSTS,  
PRAIRIES AND QUEBEC<sup>A/</sup>

CROP YEAR	PRAIRIES	QUEBEC	DIFFERENCES
	(\$/MARKET HOG)		
1973-74	23.42	21.39	2.03
1974-75	31.21	29.31	1.90
1975-76	57.22	52.98	4.24
1976-77	33.56	27.15	6.41
1977-78	51.34	42.85	8.41
1978-79	62.16	46.03	16.13
1979-80	24.15	11.52	12.63
1980-81	30.18	19.46	10.72

<sup>A/</sup> Hog feeding costs are based on average retail prices of 800 lbs. of hog grower ration (14-16%) (Livestock Feed Board of Canada, Annual Reports).  
Market returns are based on average prices for 160 lbs. dressed weight, index 100 hogs at Edmonton and Montreal. (Agriculture Canada, Livestock Market Report)

Extensive pressure on the Minister of Transport to revise his proposals for Crow benefit division was exerted by Eastern farm organizations and Members of Parliament. As a consequence, the initial policy announcement was altered to one whereby the entire Crow benefit is now to be paid to the railways.

In our view, this policy shift presents at best a situation of short term gain, but the formula for long term pain to both Western and Eastern producers remains.

In spite of the policy shift on methods of payment, which would initially maintain feed grain prices at higher levels, the policy objectives of some prairie agricultural spokesmen continues



to be to discount prairie open market feed grain prices to reflect the full cost of transportation costs to markets outside the prairies, even if the railways do receive direct payment of the Crow benefit.

Still other prairie groups propose a "freedom of choice" or "double 80" formula which essentially would have the same results for prairie users of feed grains, namely, to depress the price.

Even if the government rejects both of these approaches, prairie feed grain prices will be discounted in direct proportion to the future increases in the compensatory freight rate as visualized in Bill C-155.

A recent Agriculture Canada document attempting to analyze the economic implications of Crow Rate change concludes:

"The net farm income impacts in Eastern Canada will be marginally negative from Crow change, although it must be kept in mind that these results are over estimated ... While Ontario will experience the largest impact in aggregate terms, the impact on a per farm basis will be slightly greater in Quebec."

The document projects a total of nine scenarios in possible Crow change impact in attaining this conclusion. The weakness in all nine projections is that grain and livestock prices were projected to 1990-91 based closely on the price assumptions contained in a 1982 study by D.R. Harvey\* which projects 1990-91 hog and beef prices at \$1.73 per lb. and \$156 per cwt respectively and corresponding port prices for wheat, barley and rapeseed at \$465, \$367 and \$540 per tonne respectively.

---

\* D.R. Harvey (1982) "An Economic Analysis of the Crow Rates" working paper prepared for Agriculture Canada.

We submit these assumptions cannot be supported by current price trends in the world for grain or livestock.

We additionally submit that Bill C-155 is leading the agricultural industry in Canada in directions that will prove to be equally destructive to Eastern Canadian farmers as it will be to prairie farmers.

Nor will the impact to Eastern Canadian farmers be restricted to changes in the Crow rate. The future of the Feed Freight Assistance Act, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act are currently all in doubt and the impact of subsidy removals from these programs will certainly be reflected in the farm economy of that region.

Even without the prospects of massive changes in legislation, survival has been a key concern of farmers in Eastern Canada as well as in the west. High interest rates, declining land prices and farm product prices and the growing concentration of ownership in food production resources are all sources of instability to a larger sector of the farm community.

We submit the federal government has no realistic research facts on the impact to the agricultural economy of Eastern Canada of Bill C-155 and is simply blundering along to deliver the goods for the railway companies without concern to the path of destruction it may leave in its wake.

Bill C-155 represents a time bomb to farmers in Eastern Canada. It must be defused.



FEDERAL "FACTS" ON RURAL CHANGE AND THE CROW

In its relentless propaganda campaign to scrap the Crow, Transport Canada and other federal officials have repeatedly attempted to downplay and minimize the potential impact to farmers of Crow change. In this respect, it has at times issued "facts"\* without the benefit of analysis.

The purpose of reciting such "facts" is all too clear. It is, in effect, to say:

"Change has occurred in spite of Crow -

- a) in decline in farm numbers;
- b) in reduction of the number of grain delivery points;
- c) in branch line abandonments;
- d) in the upgrading of roads and highway construction;

Therefore, loss of Crow will have no meaningful impact in accelerating these natural changes - so why be concerned?"

We submit these changes in themselves have been disruptive enough to rural communities. The additional economic and social problems confronting rural communities through loss of the Crow would have an extremely negative impact that could not be precisely measured.

Furthermore no major impact studies on these issues have been undertaken.

---

\* Fact Sheets - prepared by: H. Ropertz, Department of Transport for the "Symposium on the Impact of the Pepin Plan on Saskatchewan's Small Communities", April 25, 26, 1983

Technological change and rising farm costs of production have been major factors in farm depopulation. To those still on farms, an increasing number seek off-farm employment to supplement family incomes and subsidize farming operations.

In the four western provinces, the 1981 Census of Canada on Agriculture reports rising "off farm" employment.

#### OFF FARM WORK

Number of Farms Reporting, Percent of All Farms Reporting Off Farm Work, and  
Average Days Per Farm

		<u>1971</u>	<u>1976</u>	<u>1981</u>
CANADA	Number Reporting	129,287	114,625	123,136
	Percent of All Farms	35%	34%	39%
	Average Days/Farm	154	172	171
B. C.	Number Reporting	9,330	9,640	10,253
	Percent of All Farms	51%	50%	51%
	Average Days/Farm	186	193	193
ALBERTA	Number Reporting	21,149	21,221	24,087
	Percent of All Farms	34%	35%	41%
	Average Days/Farm	150	170	168
SASKATCHEWAN	Number Reporting	19,926	16,673	20,914
	Percent of All Farms	26%	23%	31%
	Average Days/Farm	128	146	147
MANITOBA	Number Reporting	10,802	9,288	10,397
	Percent of All Farms	31%	29%	35%
	Average Days/Farm	143	156	154

Source: CANADA, Statistics Canada, 1971, 1976, 1981 Censuses of Agriculture

The degree of off-farm employment is a barometer of economic conditions on the farm. If the economics of farming are further handicapped by higher grain freight rates, this condition will be further aggravated.



In a study of 661 grain farms prepared for Transport Canada in August, 1981, M. Fleming\* made rough estimates of the changes in net farm income as a result of rail rationalization (3 x Crow and some abandonment).

This study concluded:

"Freight rate and branch line rationalization measures destined to improve the overall grain carrying capacity of the rail transportation system may increase Canada's grain export potential. However, if producers were to assume the burden of increased costs resulting from these changes, the fact that economies of size exist in grain farming means that there would be a differential impact by farm size. That is the smaller producers will be affected more than larger producers in terms of percentage reduction in net cash income. Assuming that the average revenue per kilogram of grain in 1977 was 10¢ (\$2.50 per bushel) and that the rationalization proposals effected a threefold increase in the rail rate and a 25 mile increase in the farm truck haul, an indication of the difference in the impact of the proposals can be gained by comparing the average estimates from two sizes of producers; the first with an output of 10,000 bushels, the second with an output of 18,000 bushels. Before rationalization the smaller producer's net income was \$10,522. This was reduced by \$2945 to \$7,577 after rationalization. The larger producer, on the other hand, with a net income of \$23,269 had a reduction after rationalization of \$5,301 to \$17,968."

From another perspective, 146,017 Canadian Wheat Board delivery permit book holders delivered 30,664,000 tonnes of all grains in the 1981-82 crop year.

This represents an average producer grain delivery of 210 tonnes.

At the average Crow rate of \$4.89 per tonne, the average cost per producer for rail freight was \$1,027. A rate 5 times Crow, projected for 1990, would under similar circumstances cost each producer \$5,135 or an additional \$4,108. The aggregate net farm income loss would amount to \$599.8 million.

---

\* M. Fleming, Impact of Rail Rationalization Proposals on the Net Income Position of Grain Producers in Saskatchewan, CTC, August, 1981.

Assuming all producers in the prairie region are permit book holders, realized net income per producer in the prairie region in 1982 averaged \$11,844. A rate 5 times Crow would have reduced that net income by 34.7 per cent to \$7,736.

The potential net income loss to prairie producers of this magnitude can only result in one or more of the following:

- i) An accelerated increase in decline of farm numbers.
- ii) Greater pressure from farmers and farm family members for off-farm employment in a period of already high unemployment.
- iii) A higher degree of subsistence farming.
- iv) Loss of grain producers' competitive position in world grain markets.
- v) An annual economic loss to the region of about \$2 billion after consideration of a multiplier effect.

The fact that about 2500 miles of branch rail line have been abandoned since 1930 or the number of grain elevators and delivery points have decreased by 50% since that time or that another 300 delivery points of the remaining 1,215 may close by 1986, is an indication that the physical rationalization process of the grain handling and <sup>system</sup> transportation<sup>^</sup> has already transferred additional cost burdens of longer grain hauling distances upon thousands of prairie grain producers.

It has at the same time meant a corresponding reduction in the number of delivery points requiring service by the railway companies to whom the net gain has accrued, together with elevator companies.

Too easily overlooked is the fact that hundreds of miles of branch rail lines have been deliberately neglected by railway companies



who, in effect, have taken the matter of abandonment into their own hands.

Not only has the additional cost burden of longer grain hauling distances fallen upon thousands of grain producers as a result of this neglect, but higher municipal costs for rural road upgrading programs has affected all rural ratepayers and will continue to increase.

Provincial and municipal governments and farmers cannot afford to allow railway companies and grain handling companies to determine, through neglect or economic manipulation of a variable grain rate structure that is clearly implied in Bill C-155 (Section 45), the future configuration of the branch rail line and grain handling system.

The federal government has in this crisis looked upon rural prairie communities and farm families as expendable - in its determination to enrich the rail transportation system and transfer the expanding burden of future grain hauling costs upon the prairie grain production sector.

We submit a central issue in this debate is the matter of the farmer's ability to pay higher freight costs for the movement of grain.

If the need to:

- a) maintain rural communities and a broadly based farming sector;
- b) maintain farm net income at reasonably viable levels;
- c) maintain a diverse mix of cereal crop production which will include production of adequate volumes of lower value grains;
- d) maintain the prairie grain producer's competitive position in world grain markets.

- e) maintain an economic climate that will permit young, beginning and future generations of farmers to survive in grain production;

the existing Crow rate on export grain must be maintained in perpetuity as was originally intended.

The impact of Crow change to the family farm is well recognized by Carl Snavely, the U.S. economist hired by the federal government to calculate the "losses" of the railway companies in the movement of grain.

In a recent interview\*, Snavely conceded fewer family farms and a more centralized grain handling system is the inevitable result of Crow change.

It is impossible to believe the government's objectives in Crow change do not include these inevitable goals; namely to further depopulate the rural community and centralize the grain handling system.

Past acclaim of support by the federal government of the family farm as being the cornerstone of Canadian agriculture is, by Bill C-155, reduced to hollow lip service and replaced by the government's economic commitments to the corporate giants of the transportation and grain handling industries. The family farm has become expendible as a deliberate policy through Bill C-155.

---

\* The Western Producer, April 21, 1983: "Crow Change will de-people the farms, says Snavely"



## PROFILE OF TWO CORPORATE CITIZENS

We have earlier expressed our view that the historic aspects of the Crow have been ignored in the proposals for rate change.

It seems appropriate, therefore, to remind this committee that we are not dealing here with two impoverished corporations teetering on the brink of bankruptcy.

Both owe the fact of their existence to the generous access they have had over the past century to the public treasury. They are unquestionably the two largest corporate welfare recipients in the country.

The degree of public generosity accorded Canadian Pacific Ltd. is a story in itself. That its early officers recognized its good fortune in asset accumulation can be gathered from the following paragraph found in the CPR Annual Report of 1890:

"The Columbia and Kootenay Railway (leased to your company in perpetuity) connecting the navigable waters of the Columbia and Kootenay Lakes and making accessible the Kootenay mining district, is now practically completed. An important traffic awaits its opening. A grant of 200,000 acres of valuable mineral, timber and agricultural lands was made by the Provincial Government in aid of this line. These lands are being selected in the most promising districts, and it is believed that enough will be eventually realized from them to cover the entire cost of the railway."

From the statement it is fitting to observe that the company understood the meaning of "in perpetuity"; that its choice of land grants was not haphazardly selected and that there was a concept of

interdependence and cross subsidization. It is currently engaged in litigation by minority shareholders of the Ontario and Quebec Railway, leased to CP, "in perpetuity", for the alleged sale of assets belonging to the Ontario and Quebec Railway.

Ninety-three years later, the publication, Canadian Business, July, 1983 report on Canada's top 500 companies ranks Canadian Pacific Ltd. as number one in the country by assets and its subsidiary Canadian Pacific Enterprises as number three with combined assets of \$29.3 billion, combined sales for 1982 of \$20.8 billion and net income of \$477.3 million. It has 127,000 employees.

CP owes its oil and gas operations to the retained mineral rights acquired with land grants in Saskatchewan and Alberta in the original 1880 agreements. The oil and gas assets of CP Enterprises is today listed as nearly \$1.8 billion. Its mining and mineral operations received their beginning from early land grants. Mines and mineral operations today boast assets of \$2.3 billion. Its real estate assets, also largely gifted, now show assets of \$1.2 billion.

The company owes the government over \$1.7 billion in deferred income taxes as of December 31, 1982, a factor which no doubt assists it to enlarge itself even further.

Canadian Pacific Ltd.'s tentacles stretch around the world in its multinational operations. Its subsidiary interests are summarized as follows:



Jurisdiction of IncorporationCP Rail

In addition to the rail operation of the parent company, there are 20 leased railway companies in Canada and the U.S.A.

CP Air

Canadian Pacific Air Lines, Limited	Canada
4 other companies in Canada and Mexico	

CP Ships

Canadian Pacific Steamships, Limited	United Kingdom
7 other companies in Canada, the United Kingdom, the Philippines and the Netherlands	
Canadian Pacific (Bermuda) Limited	Bermuda
5 other companies in Bermuda, the United Kingdom, Hong Kong and Liberia	

CP Trucks

Canadian Pacific Express & Transport Ltd.	Canada
20 other companies in Canada and the U.S.A.	
CanPac International Freight Services Inc.	Canada
9 other companies in Canada and the U.S.A.	

Soo Line Railroad Company

U.S.A.

4 other companies in the U.S.A.

CP Telecommunications

CNCP Telecommunications	Canada
Operated in partnership with Canadian National Railway System on a 50/50 basis.	

Miscellaneous

Canadian Pacific Consulting Services Ltd.	Canada
1 other company in Costa Rica	
CanPac Car Inc.	U.S.A.
Central Terminal Railway Company	U.S.A.
The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company	Ontario
14 other companies in Canada, the U.S.A. and France, and 1 partnership in Canada.	

Canadian Pacific Enterprises Limited

Oil and Gas	
PanCanadian Petroleum Limited	Canada
10 other companies in Canada, the U.S.A. and other countries	

Mines and Minerals

Cominco Ltd.	Canada
Cominco American Incorporated	Washington
Pine Point Mines Limited	Canada
Vestgron Mines Limited	Canada
Greenex A/S	Denmark

Jurisdiction of Incorporation

Bethlehem Copper Corporation	Canada
Valley Copper Mines Limited (N.P.L.)	Canada
Western Canada Steel Limited	British Columbia
West Kootenay Power and Light Company, Ltd.	British Columbia
71 other companies in Canada, the U.S.A. and other countries	
Fording Coal Limited	Canada
1 other company in Canada	
Steep Rock Iron Mines Limited	Ontario
3 other Canadian companies	
<u>Forest Products</u>	
CIP Inc.	Quebec
26 other companies in Canada, the U.S.A. and other countries	
Great Lakes Forest Products Limited	Ontario
4 other companies in Canada, the U.S.A. and other countries	
Pacific Forest Products Limited	British Columbia
Mayo Forest Products Ltd.	British Columbia
5 other companies in Canada	
Commandant Properties, Limited	Canada
<u>Iron and Steel</u>	
The Algoma Steel Corporation, Limited	Ontario
Cannelton Industries, Inc.	West Virginia
9 other companies in Canada and the U.S.A.	
AMCA International Limited	Canada
AMCA International Corporation	Delaware
84 other companies in Canada, the U.S.A. and other countries	
<u>Real Estate</u>	
Marathon Realty Company Limited	Canada
27 other companies, in Canada, the U.S.A. and other countries	
<u>Agriproducts</u>	
Maple Leaf Mills Limited	Ontario
18 other companies in Canada and other countries	
CanPac AgriProducts Limited	Delaware
Baker Commodities, Inc.	California
Corenco Corporation	Maine
Theresa Friedman & Sons, Inc.	Maine
15 other companies in the U.S.A. and other countries	
<u>Other Businesses</u>	
Canadian Pacific Hotels Limited	Canada
10 companies in Canada and other countries	
Syracuse China Corporation	Delaware
2 other companies in Canada and the U.S.A.	
Processed Minerals Incorporated	Delaware
2 other U.S. companies	



Jurisdiction of IncorporationFinancial

Canadian Pacific Securities Limited	Canada
Chateau Insurance Company	Canada
Canadian Pacific Enterprises (International) B.V.	Netherlands
Canadian Pacific Enterprises (Finance) N.V.	Netherlands Antilles
Canadian Pacific Enterprises (U.S.) Inc.	Delaware
2 other U.S. companies	

Do the people of Canada really owe more welfare to CP by releasing it from an agreement that commits it to an undertaking "in perpetuity"?

Canadian National also has an impressive list of subsidiary interests which illustrate the integrated nature of its operations. With 62,000 employees, this crown corporation has combined assets of \$6.3 billion and in 1982 earned revenues of nearly \$4.2 billion.

CN owes its existence to the Canadian National Railway Act of 1919 and the public funding that went along with it when the federal government commenced salvaging the shareholders of more than 200 railway companies from bankruptcy or near bankruptcy.

This corporation has also expanded internationally. Following a profit of \$193.2 million in 1981, its 1982 operations recorded a loss of \$223 million, which CN president and chief executive officer J. Maurice LeClair explains in CN's 1982 annual report was attributable to, in addition to the recession, major losses resulting from writedowns in the value of CN's investments in Eurocanadian Shipholdings Ltd. (CAST) of \$61.5 million and \$35.9 million in the Central Vermont Railway with a further \$10.8 million related to restructuring its trucking division.

On the following page is a list of CN's consolidated companies as reported in its 1982 annual report.

The history of rail transportation, as indeed transportation in general in Canada, has been characterized by the support of massive public funding. We predict this reliance by the railways upon public funding will continue into the future.

We are not unaware or indifferent to the enormous political power exerted by the private governments of large corporations upon the decision making of publically elected governments.

That has never been more evident than in the present debate over the Crow where two corporations, one privately owned and the other publically owned, have continuously called for the ending of a legislative responsibility imposed upon them in the public interest by parliament.

A conflict of interest clearly now exists. We submit that as elected representatives of the people, government has an obligation to legislate and govern in a manner that will not victimize people for the economic gain of corporations, whether private or public.

Bill C-155 is unquestionably a corporate welfare bill. It must be allowed to die on the order paper.



## Companies

Companies included in the Consolidated Financial Statements of the Canadian National Railway System as at December 31, 1982

### Consolidated Companies

Autoport Limited  
 Canac Consultants Limited  
 The Canada and Gulf Terminal  
 Railway Company  
 Canadian National Express  
 Company  
 Canadian National Hotels  
 (Moncton) Ltd.  
 Canadian National Railway  
 Company  
 The Canadian National  
 Railways Securities Trust  
 Canadian National Steamship  
 Company, Limited  
 Canadian National Telegraph  
 Company  
 Canadian National Transfer  
 Company Limited  
 Canadian National  
 Transportation, Limited  
 The Canadian Northern  
 Quebec Railway Company  
 Canat Limited  
 Canaven Limited  
 Chalut Transport (1974) Inc.  
 Chapman Transport Limited  
 CN Exploration Inc.  
 C.N. (France) S.A.  
 CN Marine Inc.  
 CNM Inc.

CN Tower Limited  
 CN Tower Restaurants Ltd.  
 CN Transactions Inc.  
 Coastal Transport Limited  
 Cronin Transport Limited  
 Detroit, Toledo and Ironton  
 Railroad Company  
 Domestic Two Leasing  
 Corporation  
 Domestic Three Leasing  
 Corporation  
 Domestic Four Leasing  
 Corporation  
 Duluth, Winnipeg and Pacific  
 Railway Company  
 Empire Freightways Limited  
 Grand Trunk Corporation  
 Grand Trunk Land  
 Development Corporation  
 Grand Trunk Radio  
 Communications, Inc.  
 Grand Trunk Western Railroad  
 Company  
 The Great North Western  
 Telegraph Company of  
 Canada  
 Husband International  
 Transport (Ontario) Limited  
<sup>1</sup> Husband Transport Limited  
 Midland Superior Express  
 Limited  
 The Minnesota and Manitoba  
 Railroad Company  
 The Minnesota and Ontario  
 Bridge Company  
 Mount Royal Tunnel and  
 Terminal Company, Limited  
 The Northern Consolidated  
 Holding Company Limited  
 Northwest Inc.  
<sup>2</sup> 116334 Canada Inc.  
<sup>3</sup> 116335 Canada Inc.  
 The Quebec and Lake St. John  
 Railway Company  
 Royal Transportation Limited  
 Swan River-The Pas Transfer  
 Ltd.  
 Terra Nova  
 Telecommunications Inc.  
 The Toronto-Peterborough  
 Transport Company, Limited  
 Transport Husband (Québec)  
 Inc.  
<sup>4</sup> Transport Route Canada Inc.

### Jointly-operated and Other Companies in which the System has Investments

The Belt Railway Company of  
 Chicago  
 Canaprev Inc.  
 Central Vermont Railway, Inc.  
 Chicago and Western Indiana  
 Railroad Company  
 Compagnie de gestion de  
 Matane Inc.  
 Computer Sciences Canada,  
 Ltd.  
 East Yard Development Ltd.  
 E I D Electronic Identification  
 Systems Ltd.  
 Eurocanadian Shipholdings  
 Limited  
 Fort Point Holdings Ltd.  
 Halifax Industries (Holdings)  
 Limited  
 Halterm Limited  
 Intercast S.A.  
 Lakespan Marine Inc.  
 Les Entreprises Bussièrès Ltée  
 The Public Markets, Limited  
 Seabase Limited  
 Shawinigan Terminal Railway  
 Company  
 Société du port ferroviaire de  
 Baie Comeau-Hauterive  
 Telesal Canada  
 The Toronto Terminals Railway  
 Company  
 Trailer Train Company

\* Acquired in 1982

<sup>1</sup> Formerly Husband Inc.

<sup>2</sup> Formerly Eastern Transport

Limited

<sup>3</sup> Formerly Provincial Tankers  
 Limited

<sup>4</sup> Formerly Hoar Transport  
 Company Limited

In addition, the property of the Canadian Government Railways is entrusted to the Canadian National Railway Company as part of the System.

## APPENDIX "TRPT-100"

Local 611  
of the  
National Farmer's Union  
SUBMISSION  
to  
House of Commons Transport Committee  
on the subject of  
Bill C - 155  
the Western Grain Transportation Act.  
REGINA, Saskatchewan  
August, 1983

Brian Gamble, President  
Box 307  
PERDUE, Saskatchewan  
SOK 3C0

Jack Miller, Vice-President  
Box 271  
PERDUE, Saskatchewan  
SOK 3C0

Ian MacMillan, Secretary  
ASQUITH, Saskatchewan



We welcome the opportunity to present our views on Bill C-155 to the Transport Committee. As a Local, as individuals, and through the N.F.U. we have expressed our opinions to Members of Parliament several times. Now your Committee will study the issue and make recommendations.

Local 611 of the National Farmers' Union is comprised of 5 municipalities immediately west of the City of Saskatoon. In the crop year 1980-81 a total of 252,100 tonnes of grain were shipped out of this Local (figures from the Canadian Grain Commission). At the present Crow Rate the freight would amount to \$1,279,200.00. Some projections indicate that if the Crow Rate is changed the rate could be 5 times Crow by 1990, or \$5,117,000.00 that producers in this Local would have to pay to ship the same amount of grain. The reduction in the buying power of the grain producers would have a detrimental effect on the towns and on the City of Saskatoon. Worst of all it is one more serious obstacle with which young farmers would have to cope.

The whole Transportation debate leading up to Bill C-155 has been a very costly and contentious issue. Farmers have given countless hours of their time and spent hundreds of thousands of dollars in an attempt to show the Federal Government the importance of the Crow Rate to the economy of Western Agriculture and Canada as a whole.

It has created disunity and friction between farm organizations and between farm leaders and the members they represent. This came about, not because there was a strong desire for change, but mainly because Mr. Pepin led them to believe that if they agreed to change their policies and opinions would be the basis for a new Transportation Policy. The Gilson process showed that the producers' opinions were largely ignored.

Bill C-155 proposes:

Part I - Administrative Measures, providing for the appointment of a Senior Grain Transportation Committee and a Grain Transportation Administrator.

This would undermine and restrict the powers of the Canadian Wheat Board to the extent that its effectiveness would become null and void.

The purpose of the C.W.B. is to sell Canada's grain. To do so effectively they must have full control over railroad performance and allocation of grain cars for grain shipment. The forecast of tonnage movement must be based on proposed sales as arranged by the C.W.B. If the powers of the C.W.B. were strengthened and extended to include those as outlined in the Bill for the Committee and the Administrator, there would be no problems in the transportation of grain.

We reject Part I as unnecessary and wasteful duplication of administrative duties.

#### Part II - Rates

Part II outlines a complicated plan of establishing a statutory, distance related rate scale. It makes provision for the Railroads to charge Variable Rates.

We now have a statutory, distance related rate scale. Leave it alone.

Variable Rates would manipulate producers to haul grain greater distances at their own expense and the detriment of country roads, closing country elevators resulting in a centralized grain handling system.

We reject Part II.

### Part III Government Payments

The "Crow Benefit" is to be paid to the railroads.

N.F.U. policy says that any loss to railroads for hauling grain at Crow Rates should be made up out of other revenue received from the benefits the railroads have acquired from the original gifts that they were given by the people of Canada. If the government refuses to force the Railroads to live up to this commitment, they have no other choice but to pay the shortfall. But the government should retain equity for any payments made to railroads.

This Part of the Act makes provision for the Railroads investing in maintenance and equipment to ensure adequate and efficient transportation system for the movement of grain. (sec. 55 (2)) and that the Railroads must provide information (sec. 58 (d)) and rules for Audit (sec. 58 (e)). That is good.

If the government puts money into Railroads they should receive adequate performance in return.

We do not agree to the limit of tonnage ceiling to 31.1 million tonnes. This would be a dis-incentive to produce and would hurt Canada's balance of payments in the trade of Agricultural Products.

### Part IV Review

A commitment to undertake a comprehensive review in 1985-86.

This is a pacifier. An Act of Parliament should make provision for a number of years if it is to be effective.

Farmers would have no stability or security. Even if the Bill is amended to be fair to all we would have to go through this whole process again in two years.

### Part VI Consequential and Related Provisions

- deals with changes to the Crowsnest Pass Act and to the Railway Act.

We agree to changes that would make it possible for the Government of Canada to deal with the coal lands selected under paragraph (1 (i)) of the Crowsnest Pass Act as it thinks fit.

There should be enough revenue from these coal lands to pay for all the upgrading of the railroads in the foreseeable future.



We do not agree to the deletion of 271 (1) and 414 (1) (2) and (3) concerning the Rates on Grain and Flour. Leave these rates in statute and extend them to cover all grains, oil, and meal as listed in Schedule I (sec.2).

Schedule II (sec. 34) Base Rate Scale we totally reject.

We have strong reservations about the assumption that an increase in grain freight rates will lead to a viable processing industry on the prairies. Many countries prefer to do their own processing. For example, Flour is shipped from the prairies at the present Crow Rate but there is no world demand for our flour.

We do not agree that there will be improvements in the livestock industry if the Crow Rate is abolished. In fact it would probably have a negative effect on livestock prices. History shows that cheap grain always leads to over production of livestock and the resulting lower prices for livestock products. At the present time (July 17/83) both hogs and cattle are selling below the Sask. Dept. of Agriculture cost of production figures.

In conclusion, the loss of the present Crow Rate would only increase the difficulties faced by farmers. Bill C-155 guarantees a profit to the railways but it does not guarantee any advantages for farmers. It would guarantee the deterioration of rural communities.

A common myth that has been manufactured by the government and the railway companies is that the needed upgrading in the transportation system cannot take place unless the Crow Rate is abolished. The proposed upgrading would have to take place even if no grain were shipped. Such work would either be publically financed or financed out of future projected rail earnings. All other forms of transportation in Canada are subsidized.

Our Local and our Union has done a great deal of lobbying and submitted numerous briefs and communications on this subject. The Federal Government has chosen to ignore us. That is why we are pleased to have this opportunity to meet with this committee to express our opinions on behalf of our members.

We hope you will give our remarks very careful consideration when making your recommendations.

Thank you.

APPENDIX ' 'TRPT-101' '

SUBMISSION TO  
THE HOUSE OF COMMONS  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
RESPECTING BILL C-155  
THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

PRAIRIE MALT LIMITED

August 1983



TABLE OF CONTENTS

<u>Section</u>	<u>Pages</u>
Summary	
I Introduction	
II Prairie Malt Limited	
III Implications of the Crow Rate for Processors of Grain	
IV The Importance of Equal Rates for Barley, Malt and By-products	
V Transition Period	
VI Definition of 'Export'	
VII Definition of 'Port'	
VIII Rates on Container Movements from Biggar	
IX Ancillary Charges	

SUMMARY

The submission of Prairie Malt Limited deals with various aspects of Bill C-155, especially as they affect processors of grain. The fact that processor issues are of lower profile than those directly affecting primary producers should not suggest they are unimportant.

1. THE IMPORTANCE OF EQUAL RATES FOR BARLEY, MALT AND BY-PRODUCTS

The prices of malt and barley are set by world competitive conditions. We cannot increase our price of malt at will when our costs increase.

The difference between the price of malting barley and the price of malt is called the "spread". It is about the same throughout the world.

If the freight rates on malting barley and on malt from Biggar to Vancouver or Thunder Bay are the same, then the "spread" at the malting plant at Biggar is essentially the same as for other maltsters throughout the world. This allows us to be competitive. If the freight rate on malt was allowed to rise above the freight rate on malting barley, then the spread at the malting plant would decrease and our plant would become uncompetitive.

Our position in eastern Canadian or U.S. markets is similar to our position in export markets. Equalization of freight rates on malting barley and malt from Biggar to Thunder Bay helps us maintain our minor market share in the highly competitive eastern Canadian and U.S. markets.

By-products of the malting process are part of the malting barley that we purchase. These by-products also have a world price and a local price as in the case of malt. Thus, the parity between the freight rates of these by-products and malting barley must be maintained.

We, therefore, support the definition of grain to include grain products. We further support inclusion of Schedule I in the Statute as a matter of such importance that only Parliament should be entitled to change it.

2. TRANSITION PERIOD

Considerable quantities of barley purchased before July 31 and priced at the world price less the then-existing statutory rate will be processed into malt and by-products for shipment after July 31. Under the new rate system, the processed grain will be transported at a higher statutory rate than was used to determine our original purchase price for the malting barley. This creates a new additional cost for us that is not offset. It is



this differential affecting barley purchased prior to July 31 but shipped after July 31 that has not been addressed in Bill C-155.

This is a recurring annual problem that will affect our competitiveness. Unless the problem is remedied, we will be badly hurt on an annual basis as a result of the transitional change in freight rates each year.

We submit that Bill C-155 be amended to require the Canadian Wheat Board to compensate purchasers of Board grains for any differential in transportation costs which result in losses for western processors who purchase grain during one statutory rate period and ship products processed from that grain during a subsequent rate period.

### 3. DEFINITION OF EXPORT

Malt moving to Vancouver for export is denied the Crow rate by the railways under existing legislation if that malt is destined for the United States. We are rendered uncompetitive by having to ship between Biggar and Vancouver at the high domestic rate, while at the same time paying a high price for barley on the Prairies set as it is on the basis of the Vancouver price less the Crow rate.

The Crow rate has and will continue to be used to Thunder Bay for exports to the United States. There is no reason for any different treatment between Vancouver and Thunder Bay.

We, therefore, submit that the word "export" in Section 2 of Bill C-155 be defined as "any destination outside of Canada".

### 4. DEFINITION OF PORT

As much as possible, Canadian exports should move on vessels from Canadian ports. However, for some markets, malt can compete only if it can have ready access to the lowest possible ocean freight rates to those markets. This means that if we are to be competitive in some export markets, we must have access to the Port of Seattle.

Commercial freight rates on movements between inland Canadian points and Vancouver are the same whether shipments are moved by water via Vancouver or Seattle. In fact, almost half of the containerized shipments going in and out of Canada's west coast are shipped in and out of Seattle.

However, shippers of grain products in containers have been denied access to the Port of Seattle because the railways have refused to accord such movements the Crow rate from the Prairies to Vancouver. While the CTC has ruled that exports of malt to Vancouver for shipment by vessel out of Seattle

are entitled to the Crow rate to Vancouver, the railways have appealed this decision and we believe they will seek to interpret the definitions contained in Bill C-155 so as to preclude the use of Seattle for the export of malt move to Vancouver at the Crow rate.

It is only the movement of products in containers that can reasonably avail themselves of the Port of Seattle. By far the vast majority of movements to Vancouver are bulk grain and they will continue to use Vancouver.

We, therefore, ask that Bill C-155 be amended by adding to the definition of "port in British Columbia" in Section 2 the words "but does not necessarily include the movement of grain by vessel therefrom".

5. RATES ON CONTAINER MOVEMENTS FROM BIGGAR

Rates for the movement of malt in any appropriate type of equipment should be the same. If new or different car types are more appropriate, their use should not be discouraged by the assessment of higher rates as is proposed by Sections 50 and 51. We submit that these sections should be deleted from the Bill.

6. ANCILLARY CHARGES

Ancillary charges should be statutory and should be calculated in a way that is consistent with the calculations of statutory line-haul rates. We are not asking that these charges be subsidized. The total charge for moving grain or grain products must be in keeping with the overall intent of the Statute that shippers are given the full protection of legislation and that deliberate loopholes are not permitted in the rate structure. We submit that ancillary charges be included in Bill C-155 and their method of calculation be the same as for line-haul rates.



## I

INTRODUCTION

We appreciate the opportunity of appearing before you to present our views on the important legislation proposed for enactment by Parliament in Bill C-155. Our submission deals with various aspects of the legislation and makes specific suggestions and recommendations.

The proposed legislation is of vital importance to Canada and in particular to Western Canada. It is of equal importance to the railway industry and to the grain and grain products users of railways in Canada. It is these user customers who will be most affected by the proposed legislation and their legitimate interests must, therefore, be safeguarded.

The Committee will be dealing with a number of major issues of particular significance to the primary producers in Western Canada. These will include such issues as the question of whether government funds should be paid to the railways or to the producers, whether the volume cap on the Crow benefit should remain or be lifted, and the level of any "safety net" that may be established to protect producers from undue freight rate increases. We have not addressed these issues, leaving it to the parties most directly concerned to deal with them.

The issues facing us are somewhat different and by their nature, are of significance primarily to the processing sector rather than to the primary producer. The fact that processor issues are of lower profile than those affecting primary producers, should not suggest that these issues are insignificant to Canada's economy, or, more particularly, to the economy of the West. Growth and development of the West commenced with the encouragement of the primary agricultural sector. Continued growth requires diversification of the western agricultural economy and the creation of value-adding industries based on primary products.

## II

PRAIRIE MALT LIMITED

Prairie Malt Limited is located at Biggar, Saskatchewan. We buy malting barley from farm producers located in west central Saskatchewan and process it into malt and by-products. Annual purchases of malting barley approximate 80 000 metric tonnes. A premium price is paid for malting barley which provides a significant benefit to producers.

We also provide an alternative method for marketing malting barley produced in Canada. Certain countries do not purchase malting barley. This is because they do not have malting facilities. Thus, our existence broadens the export marketing opportunities for malting barley grown in Canada.

About 45% of our production is exported to off-shore markets, 25% is exported to the United States, and the remaining 30% is sold in Canada.

The company started commercial production in October, 1978. Capital investment in plant facilities is about 28 million dollars. The company employs approximately 50 to 60 people. In addition to providing income to our employees, we purchase goods and services from businesses in the Biggar area, and thus provide indirect employment and investment opportunities.



## III

IMPLICATIONS OF THE CROW RATE FOR PROCESSORS OF GRAIN

We have found that there is the impression that processors of grain products such as maltsters receive a benefit from the Crow rate because their processed products travel at this rate. This is not the case. At best, processors break even. This is because barley on the Prairies is priced at the world price-basis Vancouver or Thunder Bay, less the Crow Rate. Because of the Crow rate we have to pay much more for the grain which we purchase on the Prairies. This higher cost offsets any advantage of being able to use the Crow rate for the shipment of our processed grain products.

However, interpretation of existing railway legislation subjects us to penalties which have restricted our growth. The new proposed legislation as presently drafted does not remove those penalties. These matters are addressed in this submission.

IV      THE IMPORTANCE OF EQUAL RATES FOR BARLEY, MALT AND BY-PRODUCTS

We sell most of our production in export markets. The price of malt is set by world competitive conditions. We cannot increase that price at will when our costs increase.

As indicated, the price of malting barley and the price of malt at Vancouver (or Thunder Bay) are the world prices. The difference between the prices of malting barley and malt can be called the "spread". It is about the same throughout the world since both malt and malting barley are traded worldwide. The price of these two commodities at the malt plant, say Biggar, Saskatchewan, are the world prices at the seaports less the freight from Biggar to Vancouver or Thunder Bay. If the freight rates on malting barley and on malt from a point in Western Canada such as Biggar to Vancouver or Thunder Bay are the same, the "spread" at the malting plant in Biggar is the same as the "spread" at Vancouver or Thunder Bay.

We emphasize that because the freight charges to Vancouver or Thunder Bay on malting barley and on malt are the same, the "spread" at the malt plant at Biggar is essentially the same for us as for other maltsters throughout the world. This allows us to be competitive. If the freight rate on malt is allowed to rise above the freight rate on malting barley, then the "spread" at the malt plant at Biggar will decrease and our plant will become uncompetitive.

One of the reasons for the Crow rate and the reason we are so vitally concerned with equality of freight rate treatment between malting barley and malt is that the malting plants in barley-growing areas of other countries which are major competitors in world markets--France, Belgium, Great Britain, Australia--are located relatively close to tidewater with relatively low overland freight costs.

The same situation applies to malt travelling from western Canada on the Crow rate to Thunder Bay and then to eastern Canada or the U.S. as applies to malt exported overseas. Our competitive position in eastern Canadian and United States markets is fragile. Equalization of freight rates on malting barley and malt from Biggar to Thunder Bay helps us maintain our minor market share in these highly competitive markets.

For these reasons the freight rate on malt must continue to be maintained under the Statute and at the same level as the freight rate on malting barley.

Screenings, barley sprouts and feed are by-products of the malting process. These products are purchased at the price of malting barley since they are part of the malting barley purchased from the producer. They also have a world price at the seaport and local prices at the malt plant which equal the world price less the Crow rate to the seaport. Thus, like malt, the



parity between the freight rates of these by-products and malting barley must be maintained.

#### CONCLUSIONS

- 1) We support the definition of 'grain' as presently drafted in Bill C-155 to include the grain products currently listed in Schedule I.
- 2) We further support inclusion of Schedule I in the Statute as a matter of such importance that only Parliament should be entitled to change it.

## V

TRANSITION PERIOD

At any one time there is a considerable tonnage of barley purchased and in storage or in process. This is especially the case at the end of the Canadian Wheat Board crop year (July 31) because at that time, we must purchase and store sufficient barley to provide for our production needs until the new crop is harvested and can be used for malting. Newly harvested barley cannot be used for malting immediately after harvest as it requires a period of time to overcome dormancy. In our experience, we must purchase sufficient barley by July 31 to provide raw material for production up to the end of November or December.

Section 53 of Bill C-155 provides that annual statutory rates will be increased on August 1st of each year.

Our problem is that considerable quantities of barley are purchased before July 31 and priced at the world price, less the then-existing statutory rate. This barley will be processed into malt and by-products for shipment after July 31. Under the new rate system, such processed grain will be transported at a higher statutory rate than was used to determine our original purchase price for the malting barley. Transportation costs will not, in this case, cancel out in our purchase and sale prices. We will face a new additional cost. It is this differential affecting barley purchased prior to July 31 but shipped after July 31 that has not been addressed in Bill C-155.

The magnitude of the loss that could result in a rate transition period is appreciable. The barley we purchase prior to July 31 for shipment as malt or by-products after that date approximates 25 to 30 thousand metric tonnes. If the freight rate increases by an average of \$3 per metric tonne each year from 1984 to 1992, the differential would amount to \$75,000 to \$90,000 every year, based upon our current purchase patterns.

If we are to remain competitive with respect to this significant portion of our production, some mechanism will have to be implemented to accommodate this recurring annual problem.

We believe that the simplest method for handling this problem would be to amend Bill C-155, to require that the Canadian Wheat Board compensate purchasers of Board grains who use the statutory rates for re-shipment of products for the differential. A system could be established to verify grain purchased and in storage or in process that would be subject to the differential.

Unless this matter is addressed by Bill C-155 we submit that we will be badly hurt on an annual basis as a result of this transitional change in freight rates each year. We do not believe that this is a consequence intended by Parliament, and we earnestly request that your Committee recommend to Parliament that necessary amendments to Bill C-155 be implemented.



This is a problem that we believe only affects processors or other buyers of grain located in western Canada who use the Crow rate for shipment of their products. This is because maltsters in eastern Canada, the United States, or a broad normally purchase their barley at Thunder Bay or Vancouver. This unintended prejudice to processors located in western Canada must be rectified at the time Bill C-155 is implemented. We do not believe that the potential prejudice to western processors is an intentional consequence of Crow rate reform.

#### RECOMMENDATION

We earnestly recommend to your Committee that Bill C-155 be amended to require the Canadian Wheat Board to compensate purchasers of Board grain for any differential in transportation costs which result in losses for western processors who purchase grain during one statutory rate period, and ship products during a subsequent rate period.

## VI DEFINITION OF 'EXPORT'

Malt moving to Vancouver for export is denied the Crow rate by the railways under existing legislation if that malt is destined for the United States. On movements to the western United States the railways charge a high domestic rate to Vancouver and compensatory rates beyond.

Our cost of barley at Biggar is the world price at Vancouver less the Crow rate. We are rendered uncompetitive by having to ship between Biggar and Vancouver at the high domestic rate, while at the same time paying a high price for barley on the Prairies, set as it is on the basis of the Vancouver price less the Crow rate.

The view has been expressed that if Canadian maltsters use the Crow rate for the Biggar to Vancouver portion of their shipments to the western United States, they would be receiving a subsidy. This is simply not the case. Utilization of the Crow rate for the movement of malt to Vancouver, regardless of export destination, simply puts the Prairie maltster on the same plane that he would be on if the freight rates on barley and malt were equalized at any level the railways chose to set. The utilization of the Crow rate does not subsidize the Prairie maltster.

The Crow rate has and will be able to be used to Thunder Bay for ultimate export to the United States. There is no reason for any difference in treatment between Vancouver and Thunder Bay in respect of access to U.S. markets.

It should also be noted that under Bill C-155, statutory rates are intended to cover the railways' variable cost plus a contribution of 20%. It could hardly be argued that in the long run such rates are subsidized.

## RECOMMENDATION

We therefore recommend that a clear definition of the word "export" be included in Section 2 of Bill C-155. We submit that "export" should be defined as "any destination outside of Canada".



VII DEFINITION OF 'PORT'

One of the major reasons for implementation of the Crow rate in 1897 was Canada's reliance on export markets and the long distances from producing areas to tidewater. This situation has not changed over the last 85 years except that in modern times, competition in world markets may be even more severe than at the turn of the 20th Century.

We believe that, as much as possible, Canadian exports should move on vessels from Canadian ports.

However, for some markets, especially in Southeast Asia, malt can compete only if it can have ready access to the lowest possible ocean freight rates. Seattle is a large, efficient, container port with competitive non-conference ocean lines serving markets all over the world. As a container port, Vancouver is served largely by conference lines. Conference freight rates are high. Conference lines serve, on a direct basis, the largest population centres. Other areas are reached by means of transshipping which adds cost to export movements.

Because of this situation at Vancouver, almost half of the containerized shipments going in and out of Canada's west coast are actually shipped in and out of Seattle. Containers are shipped overland between Vancouver and Seattle and are stuffed or de-stuffed in Vancouver or inland Canadian points. Commercial rail freight rates on import or export movements between inland Canadian points and Vancouver are the same whether the shipments are moved by water via Vancouver, or Seattle.

However, the malt industry or any other container shipper of export grain products in Western Canada, has been denied access to the Port of Seattle because the railways have refused them use of the Crow rate on such movements from the Prairies to Vancouver. Without access to the Crow rate the processor on the Prairies becomes uncompetitive because of the high Prairie price for grain (Vancouver world price less the low Crow rate) plus the high domestic rate for movement of products from the Prairies to Vancouver.

The railway interpretation has locked malt out of a transportation system which is used by practically all non-grain commodities that are exported or imported through the west coast in containers.

In 1982 we applied for relief in this matter to the Canadian Transport Commission. In fact, the Commission ruled in our favour and found that exports of malt to Vancouver for overland movement to Seattle and Shipment by vessel out of Seattle are entitled to the Crow rate to Vancouver. The railways have appealed this decision and give every indication of resisting it in any manner they can. We suspect that the railways will seek to interpret the definitions contained in Bill C-155 so as to preclude use of Seattle for the export of malt moved at the Crow rate.

It should be noted that malt moving to Thunder Bay at the Statutory rate may move beyond Thunder Bay by Canadian railways or by lake vessel and thence to or through the United States and through eastern U.S. ports. We believe that this keeps eastern Canadian ports competitive and enable them to attract movement of Canadian goods, while at the same time allowing Canadian shippers to reach foreign markets through the most competitive means possible.

We do not believe that giving movements such as ours access to the Port of Seattle will materially affect movements through the Port of Vancouver. By far the vast majority of movements under the Crow rate are bulk grain. It is only products in containers that can reasonably avail themselves of the Port of Seattle. Enabling us to utilize the Port of Seattle will assist the competitive position of our products in world markets, while not in any material way adversely affecting the Port of Vancouver.

It is not to our advantage to move containers overland from Vancouver to Seattle if the containers can be competitively moved by vessel out of the Port of Vancouver. We believe that with free competition between ports and between ocean shipping lines, Canadian ports and vessels serving them will be able to fairly compete for our traffic while at the same time we could maintain and improve our position in export markets.

#### RECOMMENDATION

We, therefore, recommend that the following words "but does not necessarily include the movement of grain by vessels therefrom" be added to the definition "port in British Columbia" in Section 2 of Bill C-155.



VIII RATES ON CONTAINER MOVEMENTS FROM BIGGAR

Sections 50 and 51 of Bill C-155 provide that rates applicable to the movement of grain by means of railway cars other than boxcars, hopper cars, or shipper-supplied tank cars may exceed the single line rate level prescribed by Section 43. In no case shall the excess be greater than the amount necessary to reflect the difference in cost.

The basic method by which rates are established under Bill C-155 is to develop the railways' variable costs for a year, add a 20% contribution and reflect the overall cost and contribution in the rate scale to be revised annually. Specific point to point costs are not reflected by specific rates.

Yet in the case of movement of grain by specified types of railways cars, rates are to reflect specific costs. This is inconsistent with the basic rate-setting method.

In the future, we may have the opportunity to stuff containers with malt at Biggar for movement to market. Under Sections 50 and 51 any additional cost inherent in the movement of containers on flat cars from Biggar to Vancouver or Thunder Bay would be charged in excess of the single line rate provided by Section 43. This would discourage the movement in containers from Biggar.

We object to Sections 50 and 51. Had Bill C-155 been enacted by Parliament 20 years ago, such provisions would have discouraged the transition from boxcars to covered hopper cars for the movement of grain. Bill C-155 should not contain provisions that will inhibit or discourage efficiency in the movements of grain or grain products or the development of new types of railway equipment.

RECOMMENDATION

We respectfully recommend that Sections 50 and 51 be removed from Bill C-155.

## IX

ANCILLARY CHARGES

Ancillary charges include stop-off charges, out of line haul charges, or other charges to be paid on any shipment in addition to the basic line haul rate. Ancillary charges are not usually incurred by primary producers because their movements are usually direct from line elevator to terminal elevators without the requirement for additional service. However, processors located on the Prairies are involved in moving grain into their facilities, and then moving it out in the form of products. It is the transit ancillary service that is of prime concern to us.

Malting in transit is the arrangement of stopping a shipment of barley enroute to enable malting to be performed and of reshipping the malt and by-products to final destination at the through statutory rate applicable from the original shipping point to destination. The object is to enable to malster to have shipments move at a through rate plus a charge for the stopint-off of the barley for malting, rather than being forced to pay the total of an inbound domestic rate and an outbound statutory rate.

Transit arrangements originated in the handling of grain in Western Canada. Transit for milling was inaugurated primarily for the purpose of encouraging the milling of grain and the establishment of industries for the preparation or manufacture of grain by-products in western Canada. Today, that object is still important and transit arrangements could facilitate and promote the processing of grain in western Canada if charges were reasonable.

At times, out-of-line hauls are required. This occurs where the malting plant is not in the direct line of haul from origin to Thunder Bay or Vancouver. In this case, the malster must pay for the movement required out of the direct line of haul. Where a malting facility is located in the middle of a growing area, it will likely be impossible to avoid out-of-line hauls for some inbound movements of barley.

We submit that ancillary charges such as stop-off charges and out-of-line haul charges for barley being shipped through our plant at Biggar should be calculated in a way that is consistent with the calculations of the statutory line-haul rates. These ancillary charges and rates should be statutory to ensure that the total charge for moving grain or grain products remains in keeping with the overall intent of the Statute, that shippers are given the full protection of legislation, and that deliberate 'loopholes' are not permitted in the rate structure. Only if all charges are included under the Statute will the Crow revision process be regarded as comprehensive from the shippers' point of view.

Under current legislation ancillary charges have been set by the railways at whatever levels they choose. Over recent years they have been increased by unusually high percentages. Since 1967 ancillary charges have increased far more than any other rates. For example, the stop-off charge



which was three cents per hundredweight in 1967 is now 40 cents per hundredweight, a 1233% increase. Increases of the magnitude of 1233% over a 16-year period dictate that ancillary charges must be protected by Statute in the same manner as line haul rates.

It is noteworthy that ancillary charges are included under Section 272 of the Railway Act for the movement of flour in eastern Canada. This Section applies to movements for export from points in eastern Canada to eastern ports. Thus flour millers in eastern Canada receive statutory protection for ancillary charges. Bill C-155 should remedy this existing discrimination by providing equal protection for western processors.

It has been suggested by the railways that ancillary charges for grain and grain by-products are not out of line with charges for other commodities. This is not a valid justification for excluding them from statutory protection. Rates on other commodities have not been the model for Crow rate reform. They do not form the basis for calculating the level of line haul rates and they should not form the basis for calculating the level of ancillary charges for western grain and grain products. Bill C-155 was intended to enhance processing of agricultural commodities in western Canada. It would be inconsistent with that intent to fail to include ancillary charges under the statutory rate scheme.

It has been suggested to us that the question of ancillary charges can be raised through an application to the Canadian Transport Commission under Section 23 of the National Transportation Act. Such a suggestion is unresponsive to our requirements. Bill C-155 is intended to address the question of the transportation of grain and grain products in Western Canada in the public interest. We assume that it is Parliament's purpose to include in that legislation whatever provisions it considers desirable and necessary. We submit that it is in the public interest for Bill C-155 to be a truly comprehensive piece of legislation covering all aspects of the movement of and charges for grain and grain products in Western Canada. It is for this reason that we are asking your Committee to recommend to Parliament that the question of ancillary charges be dealt with in legislation.

We do not ask that ancillary charges be subsidized. It is our request that those charges be calculated on the same basis as line haul charges, i.e., the railways variable costs plus fixed contribution. The railways' revenue and earnings from grain and grain products will continue to be fully protected and we will have the confidence of knowing that all charges that we incur for the movement of our grain and products are protected by statute.

RECOMMENDATIONS

We, submit that after Section 47 of Bill C-155 the following provision be added:

“47.1(1) Ancillary charges are charges for services performed by a railway company in addition to the line haul movement of grain.

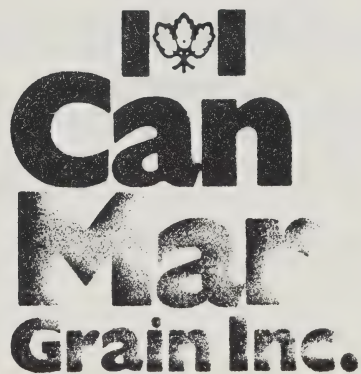
(2) The Commission may, by order, prescribe the level of ancillary charges but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable cost of an ancillary service plus 20%.”



## APPENDIX "TRPT-102"

A

SUBMISSION TO  
THE HOUSE OF COMMONS  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
RESPECTING BILL C-155  
"THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT"



AUGUST 1983

RECOMMENDATIONS TO THE  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION  
RESPECTING BILL C-155

Submitted by  
CanMar Grain Inc.

Presented by  
Cecil G. Werner  
President  
CanMar Grain Inc.

AUGUST 8, 1983



---

TABLE OF CONTENTSEXECUTIVE SUMMARY

- I. Background
- II. Nature of Product Movement
- III. Recommendations
- IV. CanMar Grain Inc.

LIST OF TABLES

1. Area devoted to major special crops production and value in Saskatchewan, 1982.
2. Portion of special crop production located in Saskatchewan, 1981
3. Typical freight differential on shipment of processed crops comparing Saskatchewan to neighboring provinces -- 1982
4. Handling and transportation charges associated with the movement of field peas and lentils from Rosetown to Montreal
5. Freight costs relative to producer revenue for various crops -- Saskatchewan, 1980-82
6. Projected spread in transport cost for various crops to Vancouver, 1982-1991.

LIST OF FIGURES

1. Freight disadvantage faced by Saskatchewan special crop producers relative to neighboring provinces
2. Freight costs as a percent of final producer price for selected crops.
3. Comparative cost per acre for transporting various crops to export positions at Canadian ports.

EXECUTIVE SUMMARY

1. THE VIABILITY OF THE SPECIAL CROP INDUSTRY IN WESTERN CANADA IS DEPENDENT UPON EFFICIENT, LOW-COST TRANSPORTATION.

The growth in the special crop industry in Western Canada over the past decade has been remarkable. This growth has been attributable to several factors: A strong international demand, the use of special crops in extending crop rotations, and the search for alternative markets during periods of grain surpluses. The most important aspect in this growth however, has been the commitment of individual farmers to the development of this new industry.

Today the special crop industry in Western Canada is a valuable secondary industry. Approximately 250 small processing plants, located throughout the prairies, add value to the farm product and create approximately one-hundred thousand of person-days of employment./<sup>1</sup>

The markets for special crops are scattered throughout the world. Canada must compete against the U.S.A., Europe, the Middle East and Australia for these markets. Countries such as Turkey provide lucrative subsidies to enhance production and exports. This stiff international competition has been met head-on by Canadian producers, but this has resulted in the need to lower commodity prices, which has reduced income to producers of special crops. Producers have been forced to make adjustments and have become very cost efficient.

Despite the declining product prices, the cost of transporting special crops and their processed products has risen drastically.

---

<sup>1</sup> - Based on 1.4 person hours of employment per tonne of special crop production.



Rail freight now accounts for between one-quarter to one-half of the product value of special crops such as peas and lentils. The actual freight rate for shipping most special crops is between five and ten times the cost of transporting wheat to Canadian ports.

Although Saskatchewan has the largest potential for special crop production, the geographical location of the province puts it at a significant cost disadvantage relative to our neighboring provinces. Because Saskatchewan has higher cost of transport to Vancouver relative to Alberta, and higher cost relative to Manitoba shipments to Montreal, this province is in danger of losing its price competitiveness. Production is likely to shift to the lower cost regions in Alberta and Manitoba. Current high freight rates magnify this disadvantage.

The vast potential for continued growth in production and processing these crops in Western Canada will be lost if Canada cannot aggressively compete for overseas markets, and if high freight charges continue to eat away at the profitability of farm production.

## 2. FREIGHT DISCRIMINATION AGAINST CERTAIN SPECIAL CROPS IS UNJUSTIFIED

Specialty crops such as the pulse crops (lentils, field peas, faba beans and drybeans) and canaryseed are produced over a wider acreage than sunflowers or triticale, which have been included in the revised statutory freight structure. Therefore the exclusion of pulses and canaryseed from the revised statutory framework cannot be justified on the basis of production.

Numerous farm organizations, including the Saskatchewan Wheat Pool, have recommended that all Western Canadian grain crops and their associated processed products should be given equal treatment under a new rate structure.

This principle is reinforced by the fact that these crops are grown on the same land base and at the expense of cereals and oilseeds. The shift toward acreage devoted to special crops away from cereals and oilseeds reduces the total potential tonnage subsidy on the existing statutory grains and therefore could be equitably re-applied to the tonnage which has displaced it; namely, the special crops. Moreover, the production of special crops is complimentary to the country elevator system. Because special crops are processed at small off-rail plants and moved by piggy-back containers to major freight yards both, storage space and rail are not interfered with.

### 3. BENEFITS OF A HEALTHY SPECIAL CROPS INDUSTRY

The nominal value of special crop production at the farm gate is sufficient evidence of the importance of the industry to Western Canada. In 1981, Western Canadian farmers produced<sup>2</sup> over \$60 million worth of pulse crops and canary seed alone. When the \$25 million value-added multiplier effect of this revenue is translated into jobs at dozens of processing plants, jobs and marketing expertise developed by locally owned marketing companies and into jobs and services supplied by specialized equipment and chemical companies, it can be concluded that the real economic significance is many times larger than the \$60 million worth of farm production<sup>3</sup>. In addition to the jobs and services directly related to

---

<sup>2</sup> - Source: Saskatchewan Agriculture. This figure represents F.O.B. farmgate value of the product.

<sup>3</sup> - The \$25 million value - added from processing and marketing special crops is based on an average charge of 2.25¢ per pound for 500,000 tonnes of product which undergoes some degree of processing and then is marketed from Western Canada each year.



the production and marketing of special crops, the reinvestment of the revenue from these crops by farmers filters into the economy into many other goods and services. Similarly, it can be concluded that every dollar that is invested in the transportation of special crops by the public treasury will be a saving to producers and will ultimately be utilized in the purchase of goods and services by producers, hence creating the same multiplier effect.

The benefits of special crop production to individual farmers are numerous. Apart from the improved marketing options and freedom from quota restrictions, special crops provide better cash flow due to rapid marketability and lower storage requirements. Agronomic benefits to individual farmers include longer crop rotations and reduced summerfallow, thereby improving soil management.

4. INCLUSION OF ALL SPECIAL CROPS INTO THE REVISED STATUTORY FRAMEWORK IS CONSISTENT WITH FEDERAL GOVERNMENT POLICY.

The existence of a special crops industry in Western Canada is consistent with stated government policy to intensify agricultural production and diversify from the dependence upon the wheat economy. Because many special crops, notably the pulse crops, have the ability to fix a portion of their own nitrogen requirements, more efficient use of fertilizers and reduced summerfallow results in a more intensive type of agriculture.

The development of the special crops industry in Western Canada has been a response to an export demand, a demand which is ever-increasing in a protein-hungry world. The sale of special crops to meet this export demand provides a valuable source of foreign exchange to Canadian economy. Special crops expand the number of countries served by Canadian exports, which provides an alternative market into countries not importing cereal grains. Domestic utiliz-

ation of special crop products is also consistent with the policy to replace foreign imports and to lead to self-sufficiency of all types of food production.

#### 5. MINIMAL COST TO THE TREASURY

The inclusion of all special crops in the revised statutory freight network has been estimated at only an additional \$8 million to the federal treasury.<sup>4</sup> This figure is not large when viewed in relation to the overall \$650 million grain freight subsidy and the \$25 million dollar value added through processing the crop. This investment would indicate a strong federal commitment to the growth and development of the special crop industry in Western Canada. The direct cost savings for producers would also result in improved economics of production and further investment into supplies and services. Producers would then be allowed to make rational economic choices with transport cost uncertainties removed.

---

<sup>4</sup> - Source: Saskatchewan Wheat Pool. This estimate included all specialty grains such as mustard seed which has been included into the revised statutory structure.



## I. BACKGROUND

Special Crops may be defined as field scale, non-horticultural crops, other than the traditional cereal and oilseed crops such as wheat, oats, barley, rye, flax and canola. Several of the major special crops have been excluded from the revised statutory freight structure in Bill C-155, including lentils, field peas, dry beans, faba beans and canaryseed.

The acreage devoted to special crops has increased over the past decade as indicated in Table 1. Saskatchewan is the major producing area in Canada for lentils, canaryseed and mustard. Saskatchewan also accounts for an increasing percentage of field pea production and has vast potential for increased production for most speciality crops, potentially reaching up to two million acres.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> - The projection of two million acres devoted to special crops in Saskatchewan by 1990 is based on the recent annual trend toward increasing acreage; given the maximum acreage suitable at 10% of seeded acreage, within current cropping patterns.

T A B L E 1 :  
AREA DEVOTED TO MAJOR SPECIAL CROPS  
IN SASKATCHEWAN, PRODUCTION AND VALUE

YEAR	FIELD PEAS Area (ac)	LENTILS Area (ac)	FABA BEANS Area (ac)	CANARYSEED Area (ac)	SUNFLOWERS Area (ac)	MUSTARD Area (ac)
1972	5000	15000	No Data	1568	22540	137200
1973	4000	2500	1000	980	2450	220500
1974	6500	3500	2000	980	392	196000
1975	14000	500	1235	9800	686	74304
1976	14000	600	No Data	14700	980	74480
1977	23000	3300	1200	21560	2940	117600
1978	27000	21500	6000	14700	10780	125440
1979	30000	29600	11000	28175	17846	96849
1980	30000	61500	11000	59535	18253	132726
1981 *	39000	89000	900	49490	9800	109025
1982 *	50000	110000	500	123725	17150	100000
1983 *	45000	110000	1000	55000	15000	120000
Est. 1981 (Thousand Production Tonnes)	17.4	31.5	.73	25.54	3.2	46.1
Est. Value Dollars (1981)	\$3,640,000	\$13,860,000	\$140,000	\$9,950,000	\$814,000	\$15,500,000

SOURCE: Saskatchewan Agriculture

\* Preliminary



## TABLE 2

## PORTION OF SPECIAL CROP PRODUCTION

LOCATED IN SASKATCHEWAN - 1981\*

<u>CROP</u>	<u>TOTAL AREA LOCATED IN PRAIRIE PROVINCES</u>	<u>TOTAL AREA IN SASKATCHEWAN</u>	<u>PORTION OF PRAIRIE SPECIAL CROP PRODUCTION LOCATED IN SASKATCHEWAN</u>
	(acres)	(acres)	(percent)
Field Peas	122,760	39,000	20.0
Lentils	106,200	89,000	83.0
Fababeans	11,850	900	8.0
Dry Beans	20,328	150	.03
Canaryseed	86,950	49,490	57.0
Sunflowers	300,000	9,800	3.3
Mustard (all types)	185,497	109,025	60.0

---

SOURCE: Saskatchewan Agriculture

\* Final figures for 1982 and 1983 are, at time of writing, unavailable.

## II. THE NATURE OF PRODUCT MOVEMENT

The special crop industry has been established to serve an export demand, as Canadian consumption of most special crops is a negligible portion of the total production. Major markets for Canada grown pulse crops (lentils, peas, dry beans) are Northern Europe, the Mediterranean rim countries, and Caribbean rim countries, hence most Saskatchewan production moves east through the port of Montreal. Significant quantities of yellow field peas also move west through the port of Vancouver, destined for Pacific rim countries, markets which are in competition from Australian pea production. The Canadian domestic demand for yellow peas is concentrated in Ontario and Quebec.

Given the nature of the demand for special crops, only small volumes are moved in a bulk form. The basic procedure in processing involves pickup from the grower, and trucking to a processing plant where product is graded, cleaned and bagged for shipment. Bags are subsequently co-ordinated for shipment on truck trailers and railcars or loaded into containers at the processing plant. Product which is not 'containerized' for export from Saskatchewan, must be placed into containers at the port (a procedure known as 'stuffing'), and then transferred to ocean vessels.



Because of its geographical location, Saskatchewan faces higher freight costs to port than do special crop producers in Manitoba and Alberta. As mentioned above, this places Saskatchewan producers at a cost disadvantage under current freight structures. This circumstance is more critical due to soft international markets.

As illustrated below freight differentials for Saskatchewan relative to production in Manitoba and Alberta, are significant. These disadvantages can be as high as \$37 per tonne for eastward movement of peas, and \$12 per tonne for movement westward on canaryseed.

It should also be noted that the main costs beyond the farm gate are cleaning and freight, as outlined in the following Table 4. Charges for freight by piggy-back are higher than those for movement by container.

## TABLE 3

TYPICAL \* FREIGHT DIFFERENTIAL ON SHIPMENT OF  
 PROCESSED SPECIAL CROPS COMPARING SASKATCHEWAN  
 TO NEIGHBORING PROVINCES -- 1982

A. <u>Freight Differential Going East</u>	Freight Disadvantage to Saskatchewan
1. <u>Lentils: Basis 40,000 lbs. load piggy-back</u> ..... <u>\$/cwt</u>	
Winnipeg, Manitoba to Montreal ..... <u>1.77</u>	\$ 9.70/tonne
Regina, Sask. to Montreal. <u>2.21</u>	
2. <u>Yellow Field Peas: Basis 12000 lbs. hopper car</u> ... <u>\$/cwt</u>	
Winnipeg, Manitoba to Montreal ..... <u>1.53</u>	\$32.98/tonne
Melfort, Sask. to Montreal <u>3.02</u>	
B. <u>Freight Differential Going West</u>	
1. <u>Canaryseed: Basis 12000 lbs. hopper car</u> ..... <u>\$/cwt</u>	
Calgary, Alta. to Vancouver ..... <u>1.63</u>	\$16.97/tonne
Regina, Sask. to Vancouver ..... <u>2.40</u>	
2. <u>Yellow Field Peas: Basis 12000 lbs. hopper car</u> ..... <u>\$/cwt</u>	
Edmonton, Alta. to Vancouver ..... <u>1.84</u>	\$16.10/tonne
Melfort, Sask. to Vancouver ..... <u>2.57</u>	

\* These are typical freight differentials which exist between Saskatchewan, and the given points in Alberta and Manitoba. These differentials vary from shipping point to shipping point and vary between commodities. Other freight differentials are too numerous to mention in this preliminary Brief.

\*\* No firm rate for 1982 available (November).



## T A B L E 4

HANDLING AND TRANSPORTATION CHARGES ASSOCIATED WITH THE MOVEMENT  
OF FIELD PEAS AND LENTILS FROM ROSETOWN TO MONTREAL  
(1980 CROP -- SEPT. 1980 - JUNE 1981)

<u>CHARGES INCURRED</u>	<u>COMMODITY AND MODE</u>			
	P E A S		L E N T I L S	
	<u>CONTAINER</u>	<u>PIGGY-BACK</u>	<u>CONTAINER</u>	<u>PIGGY-BACK</u>
	(\$ PER CWT)			
Cleaning & Bagging	1.25	1.25	2.00	2.00
Bags	.50	.50	.50	.50
Pick Up & Delivery *	.71	.78	.71	.78
Inland Terminal	.14	--	.14	--
Freight **	2.06 ***	2.10	2.13 ***	2.10
Stuffing & Warehousing	--	.46	--	.46
Handling & Wharfage	.25	.25	.25	.25
TOTAL:	4.91	5.34	5.73	6.09

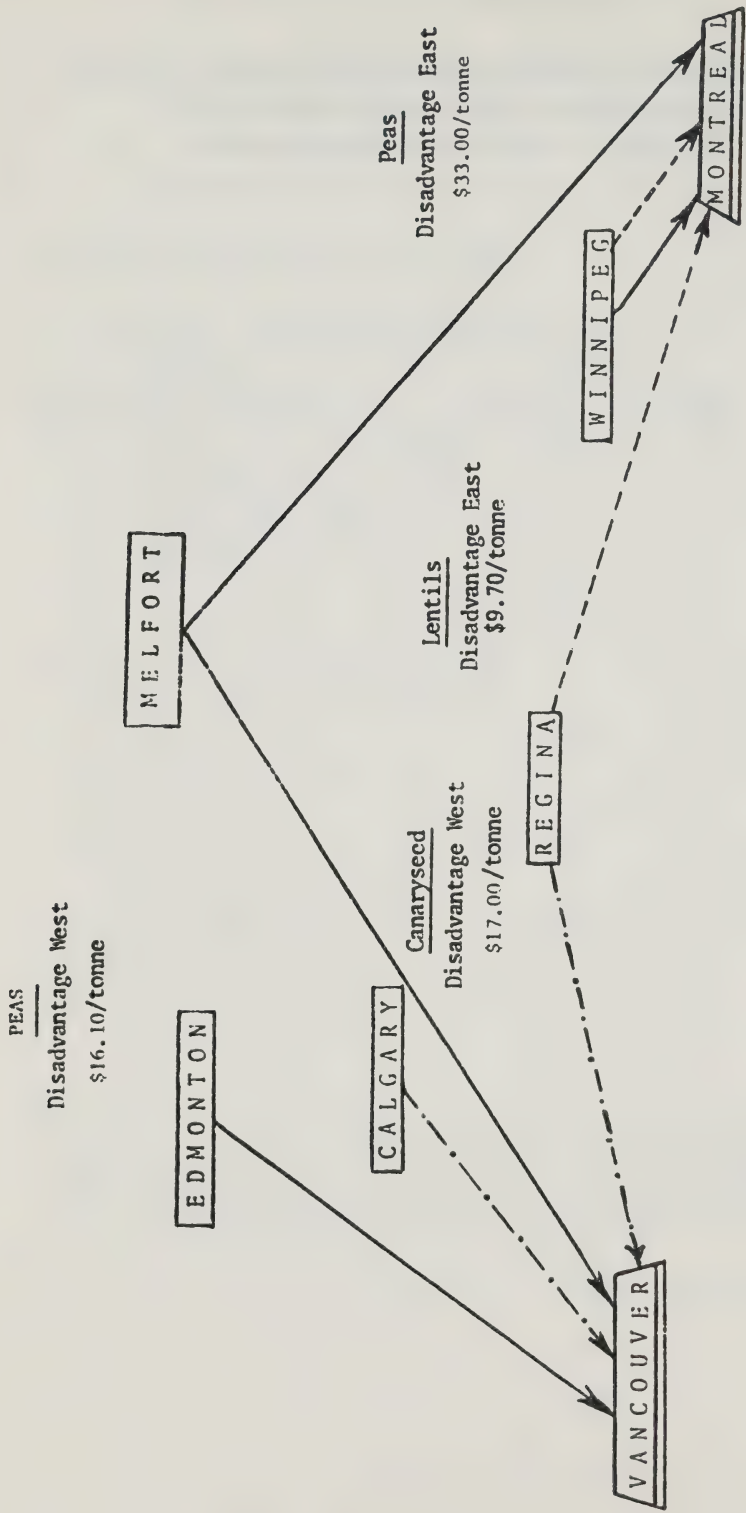
---

\* Rosetown to Saskatoon

\*\* Saskatoon to Montreal

\*\*\* Freight Difference Between Peas and Lentils No Longer Exists

SOURCE: Canada Grains Council



DENOTATION:

- Indicates Freight on Yellow Field Peas
- - - Indicates Freight on Lentils
- . . . . Indicates Freight on Canaryseed

FIGURE 1: FREIGHT DISADVANTAGE FACED BY SASKATCHEWAN SPECIAL CROP PRODUCERS RELATIVE TO NEIGHBORING PROVINCES.



Development of the special crop industry has taken place despite the freight discrepancy between the freight for special crops and traditional grain crops. A relatively higher per unit value for these special crops in past years has enabled these extra freight rates to be absorbed by the producer. However in 1982, depressed international prices coupled with severe frost, has resulted in a dramatic decline in the net value received by the grower. This has resulted in a much greater portion of producer costs devoted to freight than has previously been the case. These freight costs for various special crops are outlined in Table 5. When freight costs relative to producer prices for special crops are compared to freight for wheat, the extent of the freight discrimination is evident. As outlined in Figure 2, freight costs represents only 2.5% of wheat prices, while freight represented as much as 42% for field peas. The chart in Figure 3 illustrates that on a production basis, freight costs for lentils are over six times greater than an equivalent per acre production of wheat.

As critical as the transportation costs were to the special crop industry in 1982, without an end to the current freight rate discrimination, the gap will widen between subsidized grains and special crops by the end of the decade. As indicated in Table 6 at an assumed annual inflation rate of 10%, the cost spread between transporting lentils and wheat will be \$83.81 per tonne in 1991 or \$2.28 per bushel.

TABLE 5

FREIGHT COSTS RELATIVE TO PRODUCER REVENUE FOR  
VARIOUS CROPS - SASKATCHEWAN - 1980/82

CROP	YEAR	GROSS PRODUCER PRICE <sup>1</sup>	AVERAGE TRANSPORT COST	REALIZED PRODUCER RETURN <sup>2</sup>	PERCENT FREIGHT COST OF FINAL PRICE
\$ Per Tonne					
Yellow Peas <sup>3</sup>	1980	\$ 241.45	\$ 48.95**	\$ 192.50	25.4
	1981	202.20	55.34	146.85	37.6
	1982	187.00*	55.34	132.20*	41.9
	1983	196.00*	58.11 <sup>x</sup>	157.89*	42.0
Lentils <sup>4</sup>	1980	635.05	41.90***	593.15	7.1
	1981	489.73	48.73	441.00	11.1
	1982	291.28*	48.73	242.55*	20.1
	1983	299.00*	51.17 <sup>x</sup>	247.83*	21.0
Canaryseed <sup>4</sup>	1980	354.34	45.64****	308.70	14.7
	1981	450.10	55.56	394.53	14.1
	1982	282.24*	61.74	220.50*	27.9
	1983	231.15*	64.83 <sup>x</sup>	166.32*	39.0
Spring Wheat <sup>5</sup>	1980/81	211.07	5.07	206.00	2.5
	1981/82	189.70	5.07	184.63	2.7
	1982/83	186.50*	5.07	181.43	2.8
	1983/84	177.50*	5.07 <sup>xx</sup>	172.43	2.9

\* Projected

\*\* Weighted average railcar freight; Nipawin-Montreal

\*\*\* Basis bagged product piggy-back; Regina-Montreal

\*\*\*\* Basis bulk railcar; Regina-Vancouver

<sup>x</sup> Projected 5 percent rate increase pending

<sup>xx</sup> Effective until passage of Bill C-155

1. Producer price; excluding the freight to port, processing, handling and bagging.
2. Weighted average Saskatchewan price, excluding cost of production, FOB shipping point.
3. Basis 3 c.w. grade.
4. Basis weighted averaged provincial price.
5. Basis midpoint Saskatchewan, equidistant to Vancouver and Thunder Bay; source: Gilson Report.



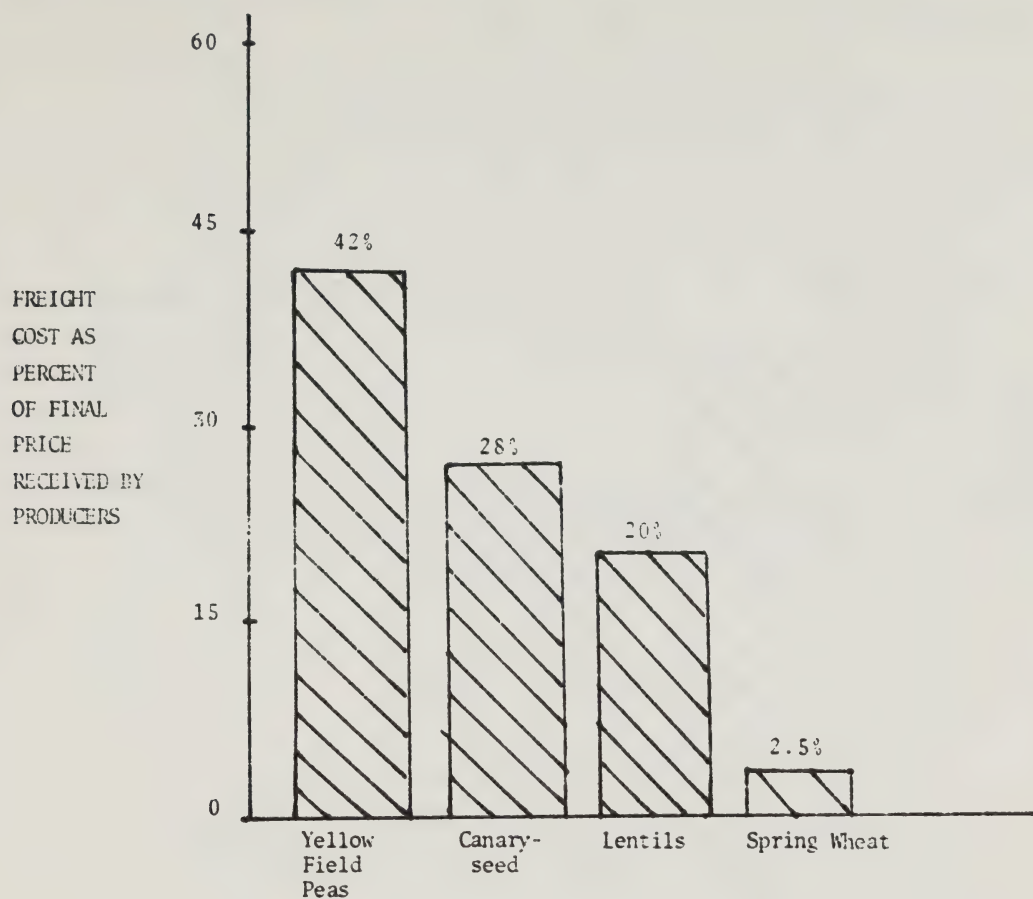


Figure 2: Freight Costs as a Percent of Final Producer Price for Selected Crops \*

\* 1982: Spring Wheat 1980-81

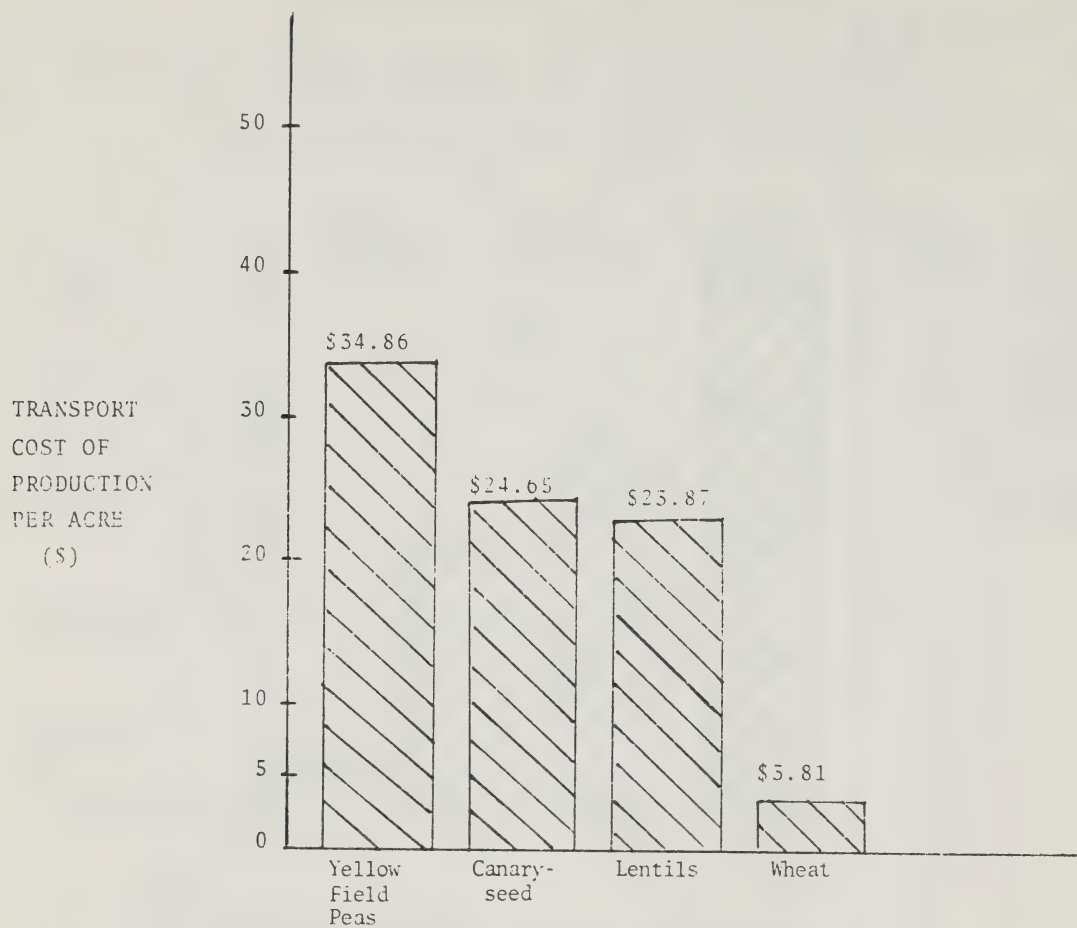


Figure 3 : Comparative Transport Cost of Production Per Acre For Various Crops; From Saskatchewan to Export Positions at Canadian Ports - 1982 \*

\* Based on yield and freight data from Saskatchewan Agriculture.



## TABLE 6

PROJECTED SPREAD IN TRANSPORT COST  
FOR VARIOUS CROPS TO VANCOUVER  
1982-1991

(\$ Per Tonne)

<u>1982-85</u>	<u>1990-91(6%)<sup>1</sup></u>	<u>1990-91(10%)<sup>2</sup></u>
Wheat - 5.07*	27.21****	27.21****
Lentils/Peas - 51.81**	85.49	111.02

Spread Between Crops:

Wheat transport cost as percent of Lentil/Pea transport cost:

1982 = 9.9%      1990 <sup>1</sup> = 31%      1990 <sup>2</sup> = 24.5%

1. Assuming 6% inflation.

2. Assuming 10% inflation.

\* Gilson Report, basis Scott, Saskatchewan

\*\* Basis Regina - Vancouver

\*\*\* Basis CP Lines, Choiceland, Saskatchewan

\*\*\*\* Pepin Announcement - "Policy Decisions", February 1, 1983, Winnipeg

### III. RECOMMENDATIONS

As discussed in Section II, high transportation costs have had a drastic effect on producer returns for special crops in 1982. However, the significance of low prices and high transport costs is even more critical when viewed with the high cost of producing special crops and the devastating frost affected quality of the 1982 crop. High input costs and low 1982 prices for special crops will result in low margins for many producers. The cash flow situation is so critical that producer returns are barely adequate to cover operating costs, much less fixed investments. If producers must bear the additional penalty of high freight rates, it is difficult to justify continued interest in growing special crops. In summary, these facts loom as a crisis of such proportion that Saskatchewan is in danger of losing the diversification provided by special crops.

The transport cost dilemma is particularly disturbing in relation to the character of the special crop producer. As a group, special crop producers represent some of the top farm managers in the province. These producers have invested heavily in long-term capital expenditures required due to the intensive management practices for special crops. These expenditures have in large part been returned directly to the local economy, supporting many farm service agencies.



Therefore, in light of the serious economic consequences of the decision to include or exclude the remaining special crops from the proposed statutory freight rate structure, CanMar Grain makes the following recommendations. These recommendations are based on the simple long-term reality of freight cost inflation and on economic facts. It is not the mandate of this submission to comment further on other aspects of farm policy relating to subsidy payments.

CanMar therefore recommends:

- A. That all the pulse crops, lentils, field peas, dry beans and faba beans, which are grown in western Canada, and canaryseed be named in statute as part of Bill C-155.
- B. That all processed products of pulse crops (bagged, cleaned and otherwise value-added), processed through purification and protein extraction techniques, and the by-products of pulse crops be similarly protected by naming them in statute through Bill C-155.
- C. That a representative from the special crops industry be included in future monitoring agencies to ensure railway performance, and that the same service and performance guarantees afforded the major grains be applied to special crops, so as to minimize demurrage and contract defaults.

- D. That the same "cost plus" formula in determining railway compensatory rates be applied to movement of containerized freight, as applied to bulk shipments, and that containerized grain freight be included in determining the total average railway cost rather than be specifically applied as a premium to individual shippers; thereby avoiding manipulation and erosion of the benefits of the basic statutory rate.
- E. That the same "cost plus" formula be used to determine ancilliary charges on movement of containerized freight, so as to avoid manipulation of these charges such as drop-off fees, and out-of-line haul charges, and to ensure that these rates do not exceed acceptable inflationary guidelines, and do not become loop-holes for excessive additional costs.

IV. CANMAR GRAIN INC.

CanMar Grain Inc. is a federally-incorporated, Saskatchewan-based company with its office in Regina, Saskatchewan. Since its incorporation in 1979, CanMar has provided marketing services and production contracts for special crops such as field peas, lentils, canaryseed and confections sunflowers. Ninety-eight percent of contracted and purchased production is sold outside the province of Saskatchewan, with approximately 90 percent shipped via rail.



CanMar utilizes a system of agents to represent the company in our major production areas and to process and clean the product. Each of the agents working with CanMar provides employment to individuals in their surrounding communities to assist in the operation of each processing plant.

CanMar Grain urges that the recommendations contained in this submission be adopted. It is hoped that small grain companies like CanMar can work within a new economic climate, with the knowledge that uncertainties about rail costs have been removed. Farmers can then be allowed to make rational economic decisions. Failure to act on this opportunity will ultimately lead to the demise of small grain companies, and leave a disorganized industry to a few large companies.

## APPENDICE "TRPT-99"

NFU

250C - 2ND AVENUE SOUTH  
SASKATOON, SASK. S7K 2M1  
TELEPHONE (306) 652-9465

.NATIONAL FARMERS UNION

Mémoire présenté par la

National Farmers Union (Union des agriculteurs du Canada)

au Comité permanent des transports de la Chambre des Communes

à propos du projet de loi C-155 - Loi sur le transport du grain de l'Ouest

à

Regina, Sask.,

le 8 août 1983



TABLE DES MATIÈRES

## Page

1. Introduction
2. Le projet de loi C-155, ou la fin du Corbeau
3. L'abandon des embranchements, la "concurrence" et le Nid-de-Corbeau
4. Les exportations de grain et le Nid-de-Corbeau
5. Les cultures de remplacement et le Nid-de-Corbeau
6. L'élevage du bétail et le Nid-de-Corbeau
7. L'activité agricole dans l'Est du pays et le Nid-de-Corbeau
8. La propagande fédérale concernant l'évolution de la vie rurale  
et le Nid-de-Corbeau
9. Portrait de deux entreprises

Mémoire présenté par la  
National Farmers Union (Union des agriculteurs du Canada)  
au Comité permanent des transports de la Chambre des Communes  
à propos du projet de loi C-155 - Loi sur le transport du grain de l'Ouest  
à

Regina, Sask.,

le 8 août 1983

INTRODUCTION:

Notre association, l'Union des agriculteurs du Canada (National Farmers Union), a demandé à comparaître devant votre comité en raison de l'importance du sujet dont ce dernier est saisi.

Le titre du projet de loi C-155 donne à penser qu'il vise simplement à faciliter le transport du grain de l'Ouest: en fait, ce projet de loi va beaucoup plus loin.

En effet, le projet de loi C-155 représente un tournant historique, car il redistribue en profondeur les ressources économiques et humaines de notre pays. Cette réorganisation se fera au profit d'un nombre très limité de bénéficiaires, et au détriment de milliers de familles d'agriculteurs et de centaines de communautés rurales, qui en subiront encore les répercussions dans plusieurs générations.

Bien sûr, certains viendront applaudir, devant ce comité, le caractère "progressiste" d'un projet de loi qui, en fait, ouvre la porte aux bouleversements technologiques, économiques et sociaux. Nous tenons à



dire que lorsque les changements technologiques, économiques et sociaux ont pour objet d'enrichir une poignée de détenteurs de gros intérêts aux dépens du plus grand nombre, alors ces progrès ne sont rien d'autre qu'une gigantesque escroquerie.

Rien ne saurait excuser la façon dont le gouvernement fédéral, auteur de ce projet de loi, a quasiment escamoté l'examen des avantages historiques présentés par le Tarif du Nid-de-Corbeau. En agissant ainsi, le gouvernement fédéral s'est détourné du caractère concurrentiel propre à l'économie céréalière dans l'Ouest du Canada et dans le monde entier. Il n'a pas voulu tenir compte du handicap que représente, pour les céréaliers des Prairies, la distance entre les lieux de production et les ports d'embarquement, les exposant ainsi aux exigences croissantes des compagnies ferroviaires. En fait, le gouvernement fédéral a renié la principale fonction historique du chemin de fer, qui bénéficie d'un monopole pour la fourniture d'un service essentiel destiné à favoriser le développement régional et non pas à accroître les profits de sociétés privées.

On voit donc que l'économie céréalière devra faire les frais d'une transformation au terme de laquelle le système de transport ferroviaire aura été rationalisé, à ses dépens, pour permettre le transport de marchandises autres que des céréales.

Aucune étude portant sur l'incidence économique et sociale des projets en cours et permettant la participation des intéressés n'a jamais été entreprise. Quant aux résultats des soi-disant "études" effectuées dans la plus grande discrétion afin d'alimenter la propagande

gouvernementale, elles sont à l'origine de données bien souvent sêlectives, trompeuses, contradictoires et d'une objectivité douteuse.

C'est ainsi que la propagande gouvernementale a été renforcée à grands coups de statistiques fournies par les compagnies ferroviaires - vantant les perspectives d'investissement et de création d'emploi que ne manquerait pas d'entraîner la modification du Tarif. Dans tout le Canada, on n'a pas hésité à tronquer ces mêmes statistiques pour rallier les différentes régions à la cause d'un nouveau Tarif en mettant l'accent sur les intérêts régionaux et à court terme. Par contre, les compagnies ferroviaires se sont montrées beaucoup plus avares de détails - et le gouvernement a su respecter leur discrétion - lorsqu'il s'est agi de divulguer les recettes que devrait leur rapporter le transport d'autres marchandises, rendu possible par l'accroissement de capacité des voies ferrées.

Ce que l'on a appelé les "consultations" Gilson, c'est-à-dire des pourparlers à huis clos, sous les auspices du gouvernement, avec les dirigeants de plusieurs organisations agricoles des Prairies, avait pour objet d'obtenir l'adhésion d'une élite à des objectifs établis préalablement par le gouvernement, afin de légitimer la modification du Tarif en lui donnant une facture régionale. Soulignons que le mandat de l'équipe Gilson ne comprenait pas l'examen des avantages d'un éventuel maintien du Tarif du Corbeau, ni même l'examen d'autres méthodes visant à améliorer le réseau de transport.



LE PROJET DE LOI C-155: UNE GUILLOTTINE POUR LE CORBEAU

Le projet de loi C-155 est le couronnement des efforts déployés pendant plusieurs années par tout un éventail de groupes représentant des intérêts bien établis au Canada, en vue d'une déréglementation des chemins de fer conduisant à l'abandon des taux imposés par le législateur pour le transport du grain, avec comme corollaire un réaménagement structurel de l'économie céréalière. L'objectif visé était de favoriser le transfert d'une fraction supplémentaire du revenu agricole au profit du secteur industriel et du secteur des transports, et de fixer un "plafond" aux dépenses consacrées par le fédéral au secteur des transports.

Cet objectif est conforme aux priorités générales relatives au développement économique adoptées par le Comité du cabinet pour le développement économique (CCDE), au sein duquel Transport Canada est représenté. Ces priorités, mises en oeuvre lors de l'élaboration de ses prévisions budgétaires pour 1981-1982, sont les suivantes:\*

- maintien de l'austérité budgétaire;
- croissance régionale "équilibrée", en fonction des ressources et des avantages existants (pas de croissance "forcée");
- priorité aux investissements productifs plutôt qu'aux subventions;

\* Comment Ottawa dépense l'argent de vos impôts - 1982 - chapitre 7 -

"Transport Canada et le ministère des Transports: La tentative de retour à l'élémentaire", par John W. Langford.

- poursuite des objectifs fédéraux par le biais des incitations au secteur privé et des dépenses gouvernementales non fédérales (grâce à l'effet multiplicateur selon lequel le gouvernement fédéral dépensera X dollars si un autre agent économique dépense Y dollars);
- "adaptation" industrielle dans le centre du Canada et "développement" industriel dans l'Ouest du pays.

Le projet de loi C-155 illustre ces principes généraux.

L'ensemble des mesures contenues dans le projet de loi C-155 équivaut à accorder aux compagnies ferroviaires, et à perpétuité, le droit de taxer les agriculteurs céréaliers. Même si, en apparence, il s'agit d'une initiative gouvernementale favorable aux agriculteurs, puisque l'on institue la subvention du Nid-de-Corbeau et que l'on impose aux compagnies ferroviaires toutes sortes d'obligations censées garantir l'intégrité de leur comportement et, en outre, rassurer les fermiers, le projet de loi C-155 est bel et bien le cheval de Troie de l'agriculture de l'Ouest: ce que les agriculteurs doivent en attendre, c'est une infinité de problème dans l'avenir, et la fin du Nid-du-Corbeau. Quant aux avantages, ils seront réservés aux compagnies ferroviaires et au secteur industriel.

Première partie - Mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain



Aux termes de l'article 3, le Ministre nomme 18 membres, représentant le secteur céréalier dans son ensemble, à un Comité supérieur du transport du grain de 21 membres, au sein duquel siégeront également le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains et l'administrateur.

Comme le précise l'article 12, le Comité a un rôle essentiellement consultatif auprès du ministre ou de l'administrateur, lesquels ne sont nullement obligés de se conformer à son opinion.

En revanche, l'administrateur de l'Office du transport du grain, nommé par le gouverneur en conseil aux termes de l'article 13, dispose de pouvoirs discrétionnaires extrêmement larges énoncés à l'article 17(1) pour l'ensemble des questions relatives au transport, à l'expédition et à la manutention du grain.

C'est lui qui, à toute fin pratique, détient le pouvoir de veto contre toute recommandation ou conseil émanant du Comité supérieur du transport du grain.

Les producteurs céréaliers favorables à un fonctionnement ordonné du marché s'inquiètent particulièrement de la prépondérance que l'on semble vouloir accorder à l'administrateur pour des questions pratiques telles que l'attribution de wagons aux producteurs par la Commission canadienne des grains - article 17 (1) (d) - ou quant à l'application des règlements relatifs aux contingents ou à l'attribution de wagons pour l'expédition groupée du grain - article 17 (1) (e).

Par ailleurs, les dispositions contenues dans l'article 18 sont de nature à faire craindre aux agriculteurs une éventuelle ingérence de la part de l'administrateur et du Ministre dans le fonctionnement de la Commission canadienne du blé.

Est-il réaliste de s'attendre à ce que la Commission canadienne du blé, ou les négociants du secteur privé, compte tenu de la concurrence, révèlent à l'administrateur et donc aux agents du monde entier l'intégralité de leurs projets commerciaux, des négociations en cours et des perspectives de vente, plusieurs mois avant la nouvelle campagne agricole, afin que les compagnies ferroviaires puissent bâtir leur plan d'attribution des wagons à grain et fixer leurs objectifs de résultat pour les mouvements du grain?

Nous pensons que cela est impossible. Il faut s'attendre à ce que les prévisions des besoins en wagons fournies à l'administrateur soient inférieures à la réalité, avec comme conséquence que les compagnies ferroviaires ne se sentiront pas tenues de faire face à d'éventuels besoins supplémentaires.

À titre d'exemple, le volume transitoire retenu pour la campagne agricole 1983-84 et énoncé dans l'article 70 (1) (c) est de 31.3 millions de tonnes, chiffre qui ne reflète guère de dynamisme au niveau des ventes et n'exige pas un grand effort de la part des compagnies ferroviaires. Cette façon de prévoir en quelque sorte par défaut les besoins en wagons à grain ne manquent pas de faire des sceptiques quant à l'efficacité réelle des sanctions envisagées pour les compagnies ferroviaires.



Notre question est donc la suivante: compte tenu des conditions que leur offre le projet de loi C-155, quels facteurs pourraient dissuader les compagnies ferroviaires de transporter du grain? Quelles marchandises pourraient-elles, à l'avenir, être tentées de privilégier par rapport au grain?

La première réponse qui vient à l'esprit concerne les marchandises à l'égard desquelles ces sociétés ont déjà un intérêt établi. Dans le cas du CP, il s'agit, par le truchement de ses filiales, des engrais, du charbon, des produits forestiers, des produits de la pétrochimie, des minéraux et d'un grand nombre de marchandises connexes. Nous reproduisons ci-dessous les prévisions du transport en vrac auquel ces marchandises devraient donner lieu d'ici 1990.

MOUVEMENT DE MARCHANDISES PAR VOIE FERRÉE, OUEST DU CANADA

(Millions de tonnes)

Marchandises	1978	1990	Pourcentage d'augmentation
Grain	24.6	34.0	38
Engrais	15.7	28.0	78
Charbon	15.5	35.0	125
Produits forestiers	17.6	29.0	65
Autres marchandises	25.0	37.0	48
TOTAL	98.4	163.0	66

Source: Groupe de la planification stratégique, Transport Canada

Soulignons que cette gamme complète d'intérêts des sociétés ferroviaires à l'égard des mouvements de marchandises sont la raison d'être des prévisions de mouvement du grain et de la panoplie de sanctions en cas de résultats insuffisants.

Nous pensons, en revanche, que la priorité du service à caractère public que l'on doit attendre des sociétés ferroviaires - lesquelles se trouvent en position monopolistique et oligopolistique pour le transport des marchandises en vrac - doit justement concerner les marchandises pour lesquelles elles n'ont pas d'intérêt acquis.

Nous pensons que les soi-disant prévisions des besoins en wagons à grain serviront davantage les sociétés ferroviaires que les céréaliculteurs. En effet, étant donné les risques d'imprécision ou de manque de réalisme de ces prévisions pour un grand nombre de raisons, elles risquent de fournir aux compagnies ferroviaires un prétexte pour réduire leurs service à un strict minimum.

Les vastes pouvoirs conférés à l'administrateur, et les risques de décision arbitraire, ne sont nulle part mieux illustrées que dans l'article 20. Même s'il:

"renvoie au Comité, pour examen et avis, toute modification d'orientation ou d'application afférente aux questions visées à l'alinéa 12a) qu'il projette de faire et qui, le cas échéant, aurait (à son avis) des effets importants sur le système de transport, d'expédition et de manutention du grain,"

il n'est nullement tenu de le faire.



L'avenir des garanties de résultats, après 1985-86, dépend entièrement du bon vouloir du gouverneur en conseil. En d'autres termes, la responsabilité des sanctions infligées aux sociétés ferroviaires devient purement et simplement une décision politique régie par l'article 21 et dont la procédure, énoncée aux articles 22 à 28, comprend la limitation du débat parlementaire sur les règlements au moyen de la clôture, prévue à l'article 25.

Quant à l'exigence d'une déclaration de la part des compagnies ferroviaires concernant leurs projets d'investissements destinés aux mouvements du grain édictée à l'article 29, il s'agit simplement d'une mesure destinée à donner le change; de plus, lorsqu'on dit qu'il faut "considérer comme confidentiels" des renseignements fournis par une compagnie de chemins de fer, on surestime largement le caractère réel de la "concurrence" dans ce domaine.

L'article 30 ouvre la porte à davantage d'ingérences politiques de la part du gouverneur en conseil dans le processus d'attribution des wagons par la Commission du blé, de la Commission des grains ou de l'organisme lui-même - mais ne prévoit pas d'enquête sur le commerce privé des céréales. Par conséquent, si la Commission canadienne des grains ne peut fournir que 100 wagons par semaine aux producteurs mais qu'elle reçoit 200 demandes, est-ce que les 100 candidats laissés pour compte pourront réclamer une enquête? Nous le supposons.

Aux termes de l'article 33, le ministre est gardien légal des wagons à grain, lesquels sont administrés et pris en charge par l'administrateur. Dans ces circonstances, la Commission canadienne du blé ne devrait pas être autorisée à louer des wagons, comme elle l'a fait récemment pour acheminer du grain de basse qualité en provenance des régions du Nord, avant la clôture de la campagne 1982-83.

En conclusion, nous recommandons que la première partie du projet de loi C-155 soit intégralement supprimée.

#### Deuxième partie - Les taux

L'ensemble de la deuxième partie du projet de loi C-155, qui prescrit la formule de fixation des taux, le mode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau, le barème annuel, les modalités d'examen des coûts et enfin les barèmes de taux et les différents articles consacrés à ces mesures sont totalement incompatibles avec le maintien du tarif du Nid-du-Corbeau dans sa forme législative actuelle.

En réalité, la deuxième partie de ce projet de loi n'est autre qu'une formule législative garantissant aux compagnies ferroviaires, et à perpétuité, un profit pour les opérations de transport des grains, dont le coût devra de plus en plus être supporté par les céréaliculteurs. Il n'y a pas d'autres façons d'interpréter l'article 44(3), par exemple, qui protège le taux du CP entre Calgary et Vancouver en ajoutant 123.7 milles à la distance réelle pour le calcul du taux.



La formule prévoit une augmentation graduelle du coût supporté par le fermier afin d'en minimiser l'impact jusqu'à 1985-86, l'année de la révision. Cette incorporation progressive d'une augmentation très lente des coûts aux cours des premières années n'est pas sans évoquer une grossesse, en ce sens que la nature de la condition risque d'échapper au premier coup d'oeil.

Mais le projet de loi C-155 est comme une grossesse de neuf ans. Elle sera sans doute à peine visible d'ici 1985-86, mais après 1990, les agriculteurs auront une idée beaucoup plus précise du monstre que l'on a engendré à leur intention, quelles que soient les "allocations familiales" proposées par le gouvernement.

La partie consacrée au tarif prévoit l'établissement de taux variables qui auront pour effet, avec le temps, d'accélérer rapidement la centralisation des installations de manutention du grain et l'abandon des embranchements, y compris, selon nous, certaines lignes faisant actuellement partie du réseau de base et qui devraient être protégées jusqu'à l'an 2000. L'application limitée des taux variables jusqu'à la campagne 1986-87 (article 45) correspond parfaitement à l'exemple de la grossesse.

Nous recommandons que la deuxième partie du projet de loi C-155 soit complètement supprimée et que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau soit maintenu sous forme de loi.

Nous recommandons en outre au gouvernement d'étudier de façon séparée la question des améliorations à apporter aux réseaux de transport des grains dans l'Ouest, amélioration qui s'impose, et la capacité supposée des céréaliculteurs à supporter des taux plus élevés, comme le propose le projet de loi C-155.

L'amélioration des voies ferrées et son financement doivent se faire selon des modalités autres que celles proposées dans le projet de loi C-155.

### Troisième partie - Les versements de l'État

Il découle de notre recommandation précédente que la troisième partie du projet de loi C-155 doit également être supprimée.

Le projet de loi propose de verser directement la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies ferroviaires. En outre, les agriculteurs devront supporter une part croissante des augmentations annuelles de taux.

Le Ministre a proposé d'appliquer au coût de transport des grains une clause de sauvegarde de 10 pour cent basée sur le calcul du prix pondéré d'un ensemble de céréales.

Il s'agit là d'une proposition absurde qu'aucun agriculteur ne saurait accepter, car elle bouleverserait les mécanismes économiques de la production de céréales et notamment le rééquilibrage entre les années de bonnes et de mauvaises récoltes, les grains de basse qualité à faible prix



et les grains de haute qualité à prix élevé. Nous rejetons complètement cette proposition que nous qualifions d'irréaliste et de discriminatoire.

#### Quatrième et cinquième parties - Examens et règlements

À notre avis, l'examen prévu en 1985-86 par le Bill C-155 a essentiellement pour objet d'atténuer les craintes des personnes qui ne savaient pas trop dans quelle direction l'ensemble du processus allait les entraîner.

Si nos recommandations précédentes sont acceptées, les parties IV et V de ce projet de loi perdent leur raison d'être.

#### Sixième partie - Dispositions corrélatives

À propos de l'article 62, nous appuyons le dégagement des terres houillères du Canada de la Loi du Nid-de-Corbeau et recommandons en outre que les minéraux ainsi dégagés soient mis en exploitation et que les revenus de cette exploitation soient utilisés dans l'intérêt national.

Selon les estimations fédérales, les réserves de houille contenues dans les 50 000 acres en question sont de 7.8 milliards de tonnes, soit environ la somme considérable de 300 milliards de dollars à la sortie de la mine. Nous pensons qu'il serait judicieux d'utiliser une partie de ces recettes d'exploitation pour l'acquisition de la pleine propriété des chemins de fer du Canadien Pacifique, en vue de leur intégration avec le Canadien National. Une fois leur fusion réalisée, les

deux réseaux pourraient être utilisés comme service public, dans l'intérêt de tout le pays.

Nous demandons la suppression des article 63 à 69 inclus.

Septième partie - Dispositions transitoires

Nous recommandons que la partie VII soit supprimée.

Annexe 1

Nous recommandons que toutes les variétés de cultures et leurs produits de transformation qui bénéficient actuellement du Tarif du Nid-de-Corbeau soient maintenus, et que d'autres cultures ainsi que leurs produits de transformation bénéficient des dispositions du taux statutaire en vue de l'exportation.

Outre ces recommandations, nous soulignons que l'on peut plaider avec réalisme en faveur de la gratuité du transport par voie ferrée des cultures et de leurs produits de transformation destinés à l'exportation.



LES ABANDONS D'EMBRANCHEMENTS, "LA CONCURRENCE" ET LE NID-DE-CORBEAU

Nulle part comme dans la construction du réseau d'embranchements des Prairies on ne trouve une illustration de la façon dont la sottise et l'irresponsabilité ont conduit à l'absence de planification et d'orientation collective.

Jusqu'à la fin 1935, 19 285 milles de voie ferrée avaient été posées dans les Prairies.

## MILLES DE VOIE FERRÉE, 1906-1933

<u>Année</u>	<u>Milles de voie ferrée</u>			
	<u>Manitoba</u>	<u>Saskatchewan</u>	<u>Alberta</u>	<u>Total</u>
1906	2 774	1 957	1 235	5 966
1910	3 221	2 932	1 488	7 641
1915	4 498	5 327	3 174	12 999
1920	4 404	6 220	4 474	15 098
1925	4 539	7 056	4 965	16 560
1930	4 410	8 175	5 607	18 192
1935	4 970	8 555	5 760	19 285

Source: Commission Hall, Les grains et le chemin de fer dans l'Ouest du Canada, vol. 1, Ottawa: Approvisionnements et Services, 1977.

À l'époque, tout comme aujourd'hui, le mot d'ordre était "la concurrence". La rivalité entre les compagnies ferroviaires, qui construisaient des embranchements afin de créer du mouvement, aboutissait souvent aux doubles emplois et au gaspillage. La concurrence pour la construction de ces embranchements devint particulièrement acharnée après la constitution du chemin de fer du Canadien National, en 1923; elle coïncida avec la réinstauration, en 1925, des taux statutaires pour le transport des grains.

Dans son rapport publié en 1916, la Commission Drayton-Acworth, qui recommandait le passage du Canadian Northern, du Grand Trunk, du Grand Trunk Pacific et des autres réseaux gouvernementaux sous l'autorité d'un nouvel organisme public, déclarait:

".. le Canada ne peut pas se permettre toutes ces nouvelles voies ferrées et n'a pas besoin de trois réseaux concurrentiels".

L'amalgame des trois réseaux transcontinentaux fut rejetée par crainte du monopole. Des investissements publics avaient déjà été consentis afin de contrer le monopole du Canadien Pacifique et la Commission ne voulait pas donner le feu vert à un monopole encore plus puissant. Il est cependant indéniable que, dans les faits, il existe un monopole.

On est donc porté à conclure que les dirigeants du CP et de la compagnie d'état, le CN, en décidant de construire des embranchements supplémentaires après 1925, comptaient sur une application du Tarif du



Nid-du-Corbeau qui se prolongerait loin dans l'avenir afin d'indemniser de façon satisfaisante le transport des grains.

La période de l'expansion concurrentielle des chemins de fer devait prendre fin avec la Dépression. Le transport par voie ferrée devait pâtir non seulement de la récession économique, mais aussi de la concurrence croissante opposée par le transport routier.

Citons un document de recherche de la CCT\*:

"C'est dans ce contexte qu'une Commission royale fut nommée en 1931 avec pour mandat d'enquêter sur la situation des transports au Canada. La Commission Duff, qui présenta son rapport en 1932, recommandait le maintien des deux réseaux ferroviaires en tant qu'entités distinctes et concurrentielles; toutefois, la Commission recommandait qu'ils collaborent afin d'éviter les doubles emplois et le gaspillage. En 1933, la Loi sur le CN-CP consacrait officiellement la collaboration entre les deux réseaux en vue d'une réduction des coûts.

\* Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports, "La concurrence et la réglementation dans le transport ferroviaire des marchandises".

"La Commission Duff reconnaissait que, tout comme la concurrence intra-mode (chemin de fer - chemin de fer), la concurrence inter-mode (chemin de fer - transport maritime et chemin de fer - transport routier) avait son importance. La Commission soulignait en outre qu'une telle concurrence avait été subventionnée par les deniers publics, en premier lieu sous forme de subventions en terrain et en argent, en second lieu par des dotations en vue de l'amélioration et de l'utilisation gratuite des voies d'eau (les péages sur les canots furent abolis en 1903) et, troisièmement, par la construction de routes asphaltées".

Les compagnies de chemin de fer n'ont pas collaboré pour éliminer les doubles emplois et les gaspillages, comme le proposait la Commission Duff, laquelle avait également mis en relief la nature et le rôle des subventions accordées au réseau de transport.

On ne sait pas exactement quand le tarif du Nid-du-Corbeau a perdu son caractère compensatoire, mais cette question perd toute signification une fois replacée dans un contexte historique. Le Canadien Pacifique devait déclarer en 1951, à la Commission Turgeon, que le Tarif du Nid-du-Corbeau n'était pas compensatoire: il estimait ces pertes au titre du transport de grains et de farine, pour l'année 1948, entre 13.8 et 16.9 millions de dollars. La Commission n'accepta pas ces chiffres comme représentant des valeurs définitives.



La Commission royale MacPherson sur les transports, constituée en 1961, accepta la réalité des pertes encourues par les chemins de fer lors du transport des grains et recommanda qu'à l'avenir, une indemnité leur soit versée à ce titre.

La Loi nationale sur les transports de 1967 s'inspire des principes généraux énoncés par la Commission MacPherson. Elle contient des dispositions spécifiques pour l'abandon d'embranchements non rentables, exigeant notamment l'approbation de toute clôture par voie de règlement, et stipule que les décisions d'abandon doivent tenir compte, entre autres facteurs, de l'intérêt public. En outre, la Loi prévoit le paiement d'une subvention compensatoire aux compagnies ferroviaires pour les pertes réelles encourues par suite du maintien en service d'embranchements réputés non rentables.

En mai 1967, le gouvernement adopta une ordonnance prohibant l'abandon d'environ 17 000 milles de voie ferrée dans les Prairies avant le 1<sup>er</sup> janvier 1975. Il ne restait plus que 1 839 milles de voie ferrée sans protection, mais ils furent inclus dans le gel imposé en 1973 aux abandons d'embranchement dans l'attente du résultat de différentes études. À cette époque, les compagnies ferroviaires avaient présenté des demandes d'abandon pour 3 725 milles de voie ferrée.

En décembre 1974, le gouvernement désigna 12 413 milles d'embranchements dans les Prairies comme constituant le réseau de base, auquel l'abandon était épargné jusqu'à l'an 2000; 6 283 milles

supplémentaires furent protégées jusqu'à la fin de 1975 et 525 milles demeurèrent sans protection, leur abandon demeurant toutefois sujet à l'approbation du Comité des transports ferroviaires.

En avril 1975, le gouvernement nomma la Commission Hall, chargée d'enquêter sur l'avenir de 6 283 milles de lignes protégées et de décider de leur sort, en tenant compte des besoins en service ferroviaire des collectivités et notamment de l'incidence des abandons pour les différentes localités, les agriculteurs et les sociétés d'exploitation des éleveurs.

Au mois d'avril 1977, la Commission Hall recommanda l'abandon de 2 165 milles d'embranchement au cours d'une période quinquennale, l'adjonction de 1 813 milles au réseau de base et le transfert de 2 344 milles de voie ferrée à une administration ferroviaire des Prairies (Prairie Rail Authority) jusqu'à 1990 en vue d'une analyse plus approfondie.

Le gouvernement balaya du revers de la main la proposition d'administration ferroviaire des Prairies présentée par la Commission Hall et, en mai 1977, il créa le Comité d'action ferroviaire des Prairies (Prairie Rail Action Committee) qui devait trancher rapidement le sort des 2 344 milles de voie ferrée en cause.



Le Comité d'action ferroviaire des Prairies présenta son rapport définitif en janvier 1979\*.

Il passa en revue 2 543 milles de voie ferrée, dont il recommanda que 1 044 milles soient ajoutées au réseau de base; il recommanda en outre l'abandon de 1 416 milles et suggéra que 82 soient retirés de la catégorie protégée.

En juillet 1979, le ministre conservateur des Transports fraîchement élu confia à l'honorable Doug Neil, député fédéral, la mission de déterminer, sur les lignes à propos desquelles la Commission royale n'avait pas tenu d'audiences publiques, quels étaient les points de livraison pour lesquels les sociétés d'exploitation des élévateurs comptaient maintenir le service.

---

\* Le Comité d'action ferroviaire des Prairies examina environ 200 milles de voie ferrée de plus que la Commission Hall n'en n'avait désigné pour la poursuite de l'évaluation. Ces 200 milles étaient constituées de: 35 milles de voie ferrée de construction nouvelle; 117 milles appartenant au réseau de base aujourd'hui destinés à l'abandon et 43 milles dont on avait recommandé l'abandon et qui seront ajoutées au réseau de base.

M. Neil examina 1 681 milles de lignes ferroviaires et conseilla l'adjonction de 597 milles au réseau de base, recommanda la conversion de 343 milles pour service de silos-élévateurs hors-ligne et suggéra que 711 milles soient transférées à la CCT en vue de la tenue d'audiences.

En décembre 1979, le Ministre adopta la première et la troisième recommandation et décida de mettre à l'essai le service de silos-élévateurs hors-ligne, tout en préservant le reste du groupe hors-ligne pendant au moins 5 ans, en attendant la conclusion de l'expérience.

En août 1980, le ministre libéral des Transports récemment élu confirma les décisions prises, à cette différence près qu'il fit transférer le groupe hors-ligne restant devant la CCT, en vue de la tenue d'audiences.

Toutes ces prévisions concernant les décisions relatives à la rationalisation des embranchements ferroviaires dans les Prairies ont pour objet de rappeler au Comité que ce processus est non seulement amorcé, mais qu'il a considérablement avancé.

En octobre 1980, 2 327 milles de ligne ferroviaire avaient été abandonnés, chiffre auquel il faut ajouter 564 milles depuis cette date.

Les localités rurales ont dû s'accomoder de ces changements.

Les demandes d'abandon d'embranchements et les décisions prises à ce sujet par la CCT ont été basées, entre autres facteurs, sur la rentabilité de ces lignes exploitées au Tarif du Nid-du-Corbeau.



Comme le prévoit la loi, les taux appliqués à ces embranchements étaient calculés selon le paramètre fixe de la distance les séparant.

Le projet de loi C-155 propose d'ajouter un paramètre supplémentaire à l'équation applicable aux abandons. L'application d'un barème compensatoire aux embranchements parallèlement à l'application d'un rabais au départ de localités privilégiées, représente une pression économique sur les agriculteurs vivant à proximité des embranchements et revient à leur imposer une décision d'abandon. En d'autres termes, les jeux sont faits d'avance pour les agriculteurs.

Les compagnies ferroviaires pourront accorder des tarifs inférieurs en fonction du volume, ou lorsque le point d'origine est considéré "comme concurrentiel ou contigu". Pour cette raison, nous ne pensons pas que la rationalisation des lignes aura pour effet d'éliminer les doubles emplois de lignes "concurrentielles" desservant un même centre. Il est donc indubitable que l'on favorise la centralisation et que l'accélération de la cadence des abandons est inutile.

L'imposition de taux compensatoire élevé aux embranchements permet également d'offrir une protection aux transports routiers car elle les met en mesure de "concurrencer" les compagnies de chemin de fer pour le transport des grains sur de courtes distances, chargeant ainsi ces dernières de réglementer officieusement les cas où la préférence sera donnée aux chemins de fer.

Alors que le transport routier est devenu un concurrent de taille pour le transport ferroviaire, tant pour le CP que pour CN, il n'est guère surprenant que ces deux derniers se soient lancés à fond dans le transport routier.

CN a récemment regroupé la flotte de 3 000 véhicules appartenant à ses 13 sociétés de transport routier afin de constituer, sous une même égide, son réseau "Route Canada", qui par son envergure nationale est devenue la première entreprise de transport routier du pays.\*

Le Canadien Pacifique Express et Transport Ltée est représentée dans 194 localités de tout le Canada et de l'est des États-Unis.\*\* Ces filiales exploitent environ 1 000 camions, 3 000 remorques routières, 400 remorques de ville, 500 tracteurs de ville et 500 tracteurs routiers.

On imagine facilement que les deux sociétés vont se lancer dans le transport routier des grains depuis les embranchements jusqu'au point de livraison centralisé de leurs propres voies ferrées.

---

\* Globe and Mail, 28 février 1983.

\*\* U.S. Securities and Exchange Commission 10<sup>e</sup> rapport annuel du Canadien Pacifique Ltée (1982).



Cette situation jette un éclairage intéressant sur l'idée globale de "concurrence" entre les sociétés de transport routier à intégration verticale du CN et du CP et les transporteurs routiers indépendants qui se préparent à se tailler une part du marché.

Certaines sociétés privées de transport routier des Prairies s'inquiètent non seulement du versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux compagnies de chemin de fer, mais également de l'incorporation de récoltes non prévues par la loi au barème de subvention proposé\* qui risque, soutiennent les intéressés, de les contraindre à cesser leurs activités.

Malheureusement, ces changements ne préserveront pas le transport des céréales par voie ferrée, comme ce devrait être le cas, mais ils accorderont simplement un avantage aux sociétés de transport routier appartenant aux compagnies de chemin de fer.

Il ne faut pas négliger de tenir compte de l'incidence du transport routier sur les routes des Prairies et du coût que cela représente pour les contribuables.

---

\* Le Globe and Mail, 13 juin 1983: "Crow could scare truckers into stronger tactics" (Le Tarif du Nid-du-Corbeau pourrait pousser les transporteurs routiers à adopter des tactiques plus énergiques).

Dans un exposé prononcé le 16 novembre 1981 à l'occasion de la conférence tenue à Minneapolis sur le Transport dans le domaine agricole, M. Jerry E. Fruin, professeur agrégé d'agronomie et d'économie appliquées de l'Université du Minnesota a rapporté les faits suivants:

La pression exercée sur le revêtement des routes suit

l'augmentation de la quatrième force de la charge d'essieu.

Lorsque le poids de l'essieu passe de 18 000 livres à 20 000 livres, la pression exercée par cet essieu augmente d'environ 50 pour cent. Un camion de 80 000 livres pèse 20 fois plus qu'une automobile, mais le poids combiné de ses essieux représente une pression 9 600 fois plus forte sur le revêtement et les assises de la route.

Une étude du ministère américain des Transports a conclu qu'une augmentation de 10 pour cent du poids maximum des camions entraînerait une réduction de carburant de 0.37 pour cent, mais que cet avantage pourrait être annulé par une détérioration plus rapide des routes. Si la détérioration des revêtements continue de dépasser les efforts de remise en état au rythme actuel, la consommation des véhicules pourrait augmenter de 2.4 pour cent d'ici 1985. À 40 milles à l'heure, la consommation de carburant sur une route mal asphaltée dépasse de 34 pour cent celle enregistrée sur un revêtement de bonne qualité. Le mauvais revêtement des routes augmente la consommation de tous les véhicules, pas seulement des camions.



Le 6 janvier 1983, le Surface Transportation Assistance Act (Loi sur l'assistance au transport de surface) était adoptée aux États-Unis.

Citons le passage que lui consacre, le 20 mai 1983, le budget de la Commission du blé de l'Alberta (Alberta Wheat Pool Budget):

"L'objectif de la Loi sur l'assistance au transport de surface est de créer les revenus nécessaires à la reconstruction des principales routes du pays. Outre la création de nouveaux emplois, cette initiative permet de faire peser davantage le fardeau fiscal sur les véhicules plus gros, et donc plus lourds.

La nouvelle Loi supprime les taxes fédérales sur les pièces de camion, les huiles lubrifiantes, les chambres à air et le caoutchouc de rechapage, mais elle augmente plusieurs taxes sur les véhicules, dont une augmentation de cinq cents le gallon de la taxe sur les carburants.

C'est ainsi que la taxe d'accise sur les camions d'au moins 33 000 livres brutes est passée de 10 à 12 pour cent. Toutefois, l'assiette de cette taxe sur les nouveaux camions n'est plus le prix de gros, mais le prix de détail.

La taxe d'utilisation routière pour les véhicules dépassant 33 000 livres brutes a subi une augmentation brutale. Cette taxe entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1984 et augmentera tous les

ans jusqu'à 1988. La taxe sur les essieux en tandem de camion équipés d'une benne à grain passera de 162 \$ à 575 \$, et les unités semi-remorques équipées de remorques-trémies passera de 234 \$ à 1 520 \$ d'ici 1988.

On voit donc que les taxes d'utilisation routière affecteront bientôt le transport des grains aux États-Unis. Pendant ce temps, à quoi doit-on s'attendre au Canada?"

Nous pensons que l'élaboration du projet de loi C-155 n'a pas été précédée par une étude comparative des coûts d'amélioration et d'entretien d'un réseau routier rural adéquat et sûr, d'une part, et des coûts de l'amélioration et de l'entretien d'un réseau d'embranchements ferroviaires, d'autre part.

Nous sommes convaincus que les problèmes que posera notre réseau routier seront incomparablement plus onéreux que l'entretien d'un réseau adéquat d'embranchements ferroviaires.



LES EXPORTATIONS DE GRAIN ET LE NID-DE-CORBEAU

Afin de présenter le Tarif du Nid-de-Corberau sous un mauvais jour, Transport Canada a déformé à plusieurs reprises certaines comparaisons statistiques.

En voici un exemple récent:

"Les taux ferroviaires compensatoires appliqués aux États-Unis n'ont pas empêché ce pays d'augmenter sa part mondiale des exportations de blé, cette dernière passant de 25 pour cent en 1953-54 à 48.3 pour cent en 1981-82. Par ailleurs, le tarif du Nid-du-Corbeau n'a pas permis au Canada de maintenir sa position sur ce même marché, puisqu'en 1945-46, le Canada détenait 43 pour cent du marché mondial des exportations de blé, et qu'il était tombé à 18 pour cent en 1981-82. En outre, le marché mondial des exportations de blé a connu une expansion de 365 % depuis 1945."

Les comparaisons qui précèdent négligent toutefois les faits suivants:

a) En 1945-46, c'est-à-dire la campagne agricole qui a suivi la fin de la Deuxième Guerre mondiale, alors que le Canada détenait 43 % du marché mondial des exportations de blé, les États-Unis réalisaient 45 % du commerce mondial d'exportation du blé.

b) En 1945-46, les exportations de blé du Canada, à savoir 373 millions de boisseaux, ont dépassé sa production (316.3 millions de boisseaux), exploit difficile à répéter.

c) La part de 18.2 % du Canada dans le marché mondial des exportations de blé en 1981-1982 constituait un record national (677.7 millions de boisseaux), correspondant à la production, également sans précédent, de 879 millions de boisseaux.

d) On utilise davantage le crédit aux États-Unis qu'au Canada pour stimuler les ventes d'exportation de blé. C'est ainsi qu'en 1981-82, le gouvernement américain a exporté environ 6.9 millions de tonnes de blé dans le cadre du PL480 et G.M.S102. Par comparaison, les ventes à crédit de la Commission canadienne du blé étaient de 3.7 millions de tonnes pour le blé, l'avoine et l'orge combinés; il s'agissait de crédits commerciaux non subventionnés, d'un maximum de trois ans, financés par les producteurs par le truchement de la Commission, mais néanmoins garantis par le gouvernement fédéral. L'année précédente, les ventes à crédit de la Commission canadienne du blé avaient été de 4.7 millions de tonnes.

La conclusion à laquelle Transport Canada semble vouloir conduire ses lecteurs serait donc que si les céréaliculteurs canadiens acceptaient de payer des tarifs de transport ferroviaire aussi élevés que ceux supportés par leurs homologues américains, notre part des marchés mondiaux du blé serait beaucoup plus considérable.



Citons, sur cette question, le point de vue exprimé par le groupe d'étude spéciale de la Canada West Foundation dans son rapport\* intitulé "Western Canadian Agriculture to 1990" (L'horizon 1990 pour l'agriculture de l'Ouest du Canada):

"la nature du réseau ferroviaire au Canada enferme les céréaliculteurs dans un marché captif. Il serait hautement risqué d'affirmer que l'élimination du tarif statutaire assurerait aux céréaliculteurs un acheminement satisfaisant des denrées jusqu'aux ports ou encore des tarifs de transport équitable".

Selon le même rapport, cette opinion est confirmée par une étude effectuée dans l'état du Nord Dakota\*\* selon laquelle, en dépit de tarifs ferroviaires pour le transport du grain pouvant représenter jusqu'à 3.23 fois les coûts variables, on assistait, dans la région, à des pénuries de wagons et à une détérioration des lignes ferroviaires, tout comme dans l'Ouest du Canada.

---

\* Édité par: Canada West Foundation, Calgary, 1980.

\*\* W.W. Wilson et E.W. Tyrchniewicz, Le rôle des transports dans le développement de l'agriculture de l'Ouest du Canada (The Role of Transportation in the Development of Western Canada Agriculture), document établi par la Canada West Foundation (Fondation de l'Ouest du Canada), 1979.

"Il semble qu'il n'existe aucune façon de contraindre les compagnies ferroviaires à fournir des services de transport satisfaisants", conclut le rapport.

Alors que certains semblent prendre plaisir à comparer les résultats obtenus par le Canada et les États-Unis en matière d'exportation du blé, il n'est pas inintéressant d'examiner la question sous un autre angle, à savoir le rapport entre la production céréalière et les exportations, au Canada et aux États-Unis respectivement.



**TABEAU 1:** Production et exportation de blé - Canada et États-Unis  
Campagnes agricoles 1967-68 et 1981-82

<u>CANADA</u>				<u>ÉTATS-UNIS</u>		
Campagne agricole	Production (000 tonnes)	Exportations (000 tonnes)	Exportations (en % de la production)	Production (000 tonnes)	Exportations (000 tonnes)	Exportations (en % de la production)
1967-68	16,138	9,127	56.6	41,030	20,494	49.9
1968-69	17,688	8,305	46.9	42,365	15,023	35.5
1969-70	18,268	9,380	51.3	39,263	16,792	42.7
1970-71	9,024	11,819	130.9	36,783	20,140	54.7
1971-72	14,412	13,684	94.9	44,052	16,901	38.4
Total quinquennal	75,530	52,315	69.3	203,493	89,350	43.9
1972-73	14,514	15,681	108.0	42,081	31,734	75.4
1973-74	16,162	11,436	70.7	46,560	31,273	67.1
1974-75	13,304	10,776	81.0	48,496	28,304	58.4
1975-76	17,081	12,334	72.2	57,776	31,669	54.8
1976-77	23,587	13,434	56.9	58,306	26,080	44.7
Total quinquennal	84,648	63,661	75.2	253,219	149,060	58.9
1977-78	19,858	16,030	80.7	55,419	31,538	56.9
1978-79	21,136	13,081	61.9	48,953	32,311	66.0
1979-80	17,196	15,886	92.4	58,288	37,198	63.8
1980-81	19,292	16,260	84.3	64,492	41,936	65.0
1981-82*	24,803	18,445	74.4	76,024	49,077	64.5
Total quinquennal	102,285	79,702	77.9	303,176	192,060	63.3

\* Résultats préliminaires

Source: Rapport annuel 1981-1982 de la Commission canadienne du blé.

Même si, en 1981-82, le Canada n'occupait que 18.2 % du marché mondial du blé, le pourcentage de nos exportations par rapport à notre production est en augmentation.

En effet, au cours de la période quinquennale allant de 1977-78 à 1981-82, les exportations de blé du Canada représentaient en moyenne 77.9 % de sa production, contre 75.2 % au cours de la période quinquennale précédente, et 69.3 % durant la période quinquennale 1967-68 à 1971-72. Les exportations l'ont emporté sur la production, ce qui indique également une amélioration de la capacité des transports des chemins de fer.

La faiblesse des chiffres d'exportation en 1978-79 mérite un commentaire. Nous soutenons que les compagnies ferroviaires ont boycotté les mouvements de grains en 1977-78 et 1978-79, en ne fournissant pas un parc de wagons suffisant.

En 1977-78, il a fallu détourner des wagons depuis Thunder Bay jusqu'à la côte Pacifique afin d'atténuer la pénurie qui y sévissait, avec comme conséquence une réduction du parc de wagons de Thunder Bay destiné aux expéditions de printemps.

On trouve à ce sujet, dans le rapport annuel de la Commission canadienne du blé de 1977-78, le passage suivant:

"Le déficit des expéditions ferroviaires persista jusqu'à la fin de la campagne agricole, si bien que les engagements de ventes, correspondant à des expéditions à partir du Saint-Laurent, durent



également être reportés. Comme nous l'indiquons plus haut, un total de 1.9 million de tonnes de ventes avait été reporté au moment de la clôture de la campagne agricole; de plus, nous savons à présent que plus d'un million de tonne de ventes a dû être reporté au cours du même été".

L'année suivante, c'est-à-dire pour la campagne agricole 1978-79, la Commission canadienne du blé fit l'acquisition - à l'aide de fonds provenant des céréaliculteurs - de 2 000 wagons-trémies afin de réduire la congestion.

En décembre 1979, les membres de notre organisation décidèrent de lancer un recours collectif contre les sociétés ferroviaires, auxquelles ils reprochaient d'avoir manqué à l'obligation de fournir, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, un nombre suffisant de wagons pour le transport des denrées. Même si le fond de la question ne fut jamais exposé devant les tribunaux, ce recours collectif contribua à attirer l'attention de l'opinion publique sur les tactiques coercitives employées par les compagnies ferroviaires pour torpiller le tarif du Nid-du-Corbeau.

Bien que l'attention se soit généralement concentrée sur les ventes d'exportation, les records de stock de blé, détenus tant par les agriculteurs que par les négociants, n'ont jamais dépassé 15 millions de tonnes depuis la campagne agricole 1972-73.

TABLEAU 2  
DISPONIBILITÉS ET VENTES DE BLÉ CANADIEN  
CAMPAGNE AGRICOLES, 1962-63 À 1982-83

Campagne agricole	Rapport interne 1 <sup>er</sup> août		Production	Disponibilités totales	Disparition domestique		Exportations de blé et de farine	Rapport externe Total au 31 juillet
	Ferme 000 tonnes	Commercial 000 tonnes			Fermes 000 tonnes	Commercial 000 tonnes		
1967-68	5 443	10 117	16 137	31 697	2 366	1 884	9 145	18 302
1968-69	6 613	11 689	17 689	35 991	2 479	2 006	8 323	23 183
1969-70	10 130	13 053	18 267	41 450	2 166	2 402	9 430	27 452
1970-71	14 770	12 682	9 024	36 476	2 355	2 295	11 846	19 980
1971-72	10 746	9 235	14 412	34 393	2 435	2 351	13 720	15 887
1972-73	8 477	7 410	14 515	30 402	2 384	2 381	15 692	9 945
1973-74	3 130	6 815	16 162	26 107	2 280	2 292	11 446	10 089
1974-75	2 205	7 884	13 304	23 393	2 016	2 560	10 779	8 038
1975-76	1 633	6 405	17 081	25 119	2 396	2 408	12 336	7 979
1976-77	1 578	6 401	23 587	31 566	2 523	2 289	13 436	13 318
1977-78	7 158	6 160	19 858	33 176	2 460	2 561	16 040	12 115
1978-79	5 007	7 108	21 136	33 251	2 466	2 790	13 084	14 911
1979-80	8 954	5 957	17 196	32 107	2 688	2 809	15 889	10 721
1980-81	4 273	6 448	19 292	30 013	2 672	2 509	16 262	8 570
1981-82 <sup>1</sup>	1 645	6 925	24 803	33 373	2 845	2 322	18 447	9 759
1982-83 <sup>2</sup>	3 605	6 154	27 620	37 379				

Source: Canadian Wheat Board Annual Report, 1981/82.



En termes relatifs, le report en 1982-83 de moins de 9.8 millions de tonnes de blé (358.6 millions de boisseaux) provenant de la campagne agricole précédente ne peut pas être considéré comme un fardeau excessif, surtout si on le compare au report de 27.4 millions de tonnes (environ 1 milliard de boisseaux) effectué pour la campagne agricole 1970-71.

Les compagnies ferroviaires ont fait une large publicité aux pertes qu'elles subissent du fait du transport des grains.

En voici quelques exemples de choix:

- a) "Les compagnies ferroviaires estiment que le tarif du Nid-de-Corbeau leur a fait perdre, cette année, entre 350 et 400 millions de dollars."

Western producer, le 30 septembre 82

- b) "Les deux compagnies nationales de chemin de fer ont perdu près de 440 millions de dollars pour assurer le transport des grains en 1982. Elles préviennent qu'elles risquent de licencier davantage de travailleurs si l'on ne révisé pas le tarif du Nid-de-Corbeau."

Regina Leader Post, le 10 janvier 83

- c) "Les pertes subies par les compagnies de chemin de fer à cause du transport des grains dépassent actuellement plus de 300 millions par an."

Globe and Mail, le 2 février 1983

- d) "L'an dernier, les compagnies de chemin de fer ont déclaré avoir perdu 271.9 millions de dollars, mais la Commission canadienne des transports a établi les pertes réelles à 242.6 millions de dollars."

Western Producer, le 7 avril 83

Étant donné les inexactitudes considérables contenues dans les déclarations de pertes présentées par les compagnies de chemin de fer, les agriculteurs ne font plus confiance à ces dernières. Il n'est d'ailleurs guère surprenant que les céréaliculteurs ne se fient guère aux méthodes comptables employées par les compagnies ferroviaires.

En 1981, les recettes nettes du CP (secteur ferroviaire) étaient de 127.2 millions de dollars. Son relevé de pertes pour 1981, tel que présenté au Comité du transport ferroviaire, était le suivant:

TABLEAU 3:

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

	Pertes réelles réclamées <sup>1</sup>	Paiements versés au 31 décembre 1982
Section 256 (Embranchements non protégés)	13 688 881 \$	10 124 061 \$
Section 258 (Embranchements protégés)	124 299 875	108 376 746
Section 272 (Tarifs de l'Est)	10 794 124	10 794 124
Total	148 782 880 \$	129 294 931 \$

<sup>1</sup> Tel que déposé par le CP, le 27 août 1982.

(Source: Rapport annuel de la CCT - 1982)



Ces réclamations de perte, pour l'année 1981, dépassaient le revenu net du CP, ainsi que les paiements réellement reçus.

Sur 129.3 millions de dollars de paiements reçus en 1982, 117.6 millions de dollars étaient consacrés aux lignes ferroviaires des Prairies. Étant donné que les mouvements de grain représentent environ 20 % des marchandises transportées par les chemins de fer, la contribution du trésor public au revenu net de ces derniers semble extrêmement généreuse.

Sous un autre angle, le paragraphe suivant, extrait du rapport annuel de 1982 du CP - secteur ferroviaire à ses actionnaires, donne une idée de l'incidence des subventions gouvernementales sur le revenu net de cette compagnie:

"Le revenu net de 117.9 millions de dollars du CP (secteur ferroviaire) représente une baisse de 9.3 millions par rapport à 1981. Toutefois, sans les versements substantiels effectués par le gouvernement au titre des réclamations effectuées au cours des années précédentes pour l'exploitation d'embranchements non rentables, et sans l'incidence des modifications comptables ordonnées par la Commission canadienne des transports\*, le revenu net du secteur ferroviaire pour l'année aurait représenté environ 56 millions de dollars."

---

\* La nouvelle classification uniforme des comptes prescrite par la CCT devait entraîner une augmentation unique du revenu du CP - secteur ferroviaire avant impôt de 19 628 000 \$; les dépenses de 1982 diminuèrent de 9 391 000 \$ par suite de la capitalisation de certaines catégories de dépenses qui, au cours des années précédentes, étaient imputées au revenu. D'autres modifications comptables augmentèrent le revenu avant impôt de 7 554 000 \$ avec une baisse correspondante des revenus divers avant impôt.

En d'autres termes, 61.9 millions de dollars (52.5 %) des profits réalisés en 1982 par CP (secteur ferroviaire) découlait directement des subventions de l'État ou des changements apportés par la CCT aux méthodes comptables. Ces subventions versées au titre des embranchements des Prairies servant au transport des grains représentaient la plus grosse part de l'accroissement net du revenu, une part nettement hors de proportion avec la place occupée par les grains dans le tonnage total transporté par CP - secteur ferroviaire.

Les états financiers du Canadien Pacifique Limitée pour 1982 établissent la valeur du matériel de CP (secteur ferroviaire) de la façon suivante (milliers de dollars):

Dépréciation, éliminations		
Coût	et amortissement	Net
3 754 002 \$	1 569 155 \$	2 184 847 \$

La solution qui consisterait à acquérir les actifs de CP (secteur ferroviaire) en vue de les intégrer avec ceux du CN, afin de constituer un réseau national de transport ferroviaire, ne doit pas être considéré comme hors d'atteinte dans le domaine pratique.

Aux termes du projet de loi C-155 sous sa forme actuelle, les citoyens du Canada s'engagent à verser tous les ans et à perpétuité aux deux compagnies de chemin de fer un minimum de 651.6 millions de dollars dont environ 40 %, soit 260 millions, seraient versés au CP - secteur ferroviaire.



En l'état actuel des choses, l'état ne peut strictement rien acquérir de l'actif du CP - secteur ferroviaire.

Est-ce que c'est là faire preuve du moindre sens des affaires?

Les pertes déclarées par le CN - secteur ferroviaire pour 1981 sont analogues à celles du CP - secteur ferroviaire. Sur le total des paiements reçus en 1982 par suite des pertes nettes déclarées en 1981, 121.5 millions se rapportent directement aux embranchements des Prairies protégés et non protégés. Le revenu net du CN provenant des opérations de 1981 était de 215 millions de dollars.

TABLEAU 4:

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1981

CHEMINS DE FER DU CANADIEN NATIONAL

	Pertes réelles réclamées <sup>1</sup>	Paiements versés au 31 décembre 1982
Section 256 (Embranchements non protégés)	19 433 516 \$	14 663 303 \$
Section 258 (Embranchements protégés)	114 482 468	109 414 221
Section 261 (Services de trains de voyageurs) <sup>2</sup>	1 846 888	1 226 151
Section 272 (Tarifs de de l'Est)	23 788 282	23 788 292
Total	159 551 164 \$	149 091 967 \$

<sup>1</sup> Tel que déposé par le CN, le 3 mai 1982.

<sup>2</sup> Le montant de réclamations indiqué représente 80 % des réclamations réelles.

(Sources: Rapport annuel de la CCT - 1982)

En 1982, le CN - secteur ferroviaire a déclaré un montant de perte de 34.9 millions de dollars, pour plusieurs raisons. Les versements de l'État au titre des pertes encourues dans les embranchements subventionnés ont atteint 212.8 millions de dollars, soit une augmentation de 92.2 millions de dollars par rapport à 1981, selon le rapport annuel du CN pour l'année 1982. Sur ce total, 72.5 millions concernaient les pertes relatives aux années précédentes, ce qui indique que 130.3 millions ont été versés pour les transports de grain en 1982, soit 19.7 millions de plus qu'en 1981. On a donc lieu d'être sceptique lorsque le CN parle, dans son rapport, du "fardeau que représente le Tarif du Nid-de-Corbeau pour les grains, qui fait perdre tous les ans des sommes énormes aux chemins de fer canadiens".

En résumé, nous sommes d'avis que grâce à la politique gouvernementale, les deux compagnies de chemin de fer n'ont pas perdu d'argent, au cours des dernières années, en raison du transport du grain; nous affirmons au contraire que ce dernier contribue à rentabiliser leurs opérations.

Si l'on imposait des taux plus élevés pour le transport des grains, les céréaliculteurs en subiraient nécessairement un grave préjudice financier, étant donné qu'une fraction plus importante du revenu agricole net provenant des ventes de grains serait absorbé par le secteur ferroviaire. La multiplication par 5 du taux du Nid-de-Corbeau pour la commercialisation de 35 millions de tonnes coûterait aux céréaliculteurs des Prairies un montant annuel supplémentaire de 685 millions de dollars, sans la moindre assurance d'une compensation analogue provenant des ventes.



Il n'existe pas de concurrence inter-mode pour le secteur ferroviaire dans le domaine du transport des grains. L'existence du tarif du Nid-de-Corbeau constitue, pour les revenus agricoles, un bouclier qui compense les coûts de transport non protégés que doivent subir les agriculteurs pour les produits industriels qu'ils achètent dans les Prairies. La nature de ce bouclier est résumée dans la déclaration suivante, extraite d'un récent document de recherche de la CCT\*:

"Les transporteurs canadiens sont protégés de la concurrence de leurs homologues américains qui acheminent des marchandises d'un point à l'autre du Canada par un droit de douane de 30 % applicable à presque tous les tarifs. La suppression de ce droit exposerait les chemins de fer canadiens à une concurrence qu'ils ne seraient probablement pas en mesure de soutenir. Le parcours américain depuis le sud de l'Ontario jusqu'à l'Ouest du Canada est plus court et plus facile que l'itinéraire canadien qui contourne les Grands lacs.

"Les arguments abondent en faveur du maintien de la protection actuelle. Le parcours américain, meilleur marché, n'est pas nouveau. Il existait même avant que l'on envisage la création du CPR. À l'époque, on avait opté pour un réseau national; le

---

\* "La concurrence et la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises", publié par la Direction de la recherche, Comité canadien des transports, Rapport n° 1982/09E, octobre 1982.

retour à l'itinéraire américain entraînerait, de façon injustifiée, une perte d'emplois et une aggravation du déficit de la balance des paiements. En outre, étant donné que la part du mouvement qui serait absorbée par les États-Unis supporte actuellement une partie des coûts constants du réseau, les mouvements qui resteraient à la charge des chemins de fer canadiens devraient alors supporter une proportion accrue de ces coûts".

Accepter l'abrogation du tarif du Nid-de-Corbeau équivaudrait, pour les agriculteurs, à se laisser placer dans une situation sans issue. Le gouvernement semble croire que les agriculteurs devraient non seulement subir des taux de transport en augmentation constante - et de 30 pour cent supérieurs à ce qu'ils devraient être s'il existait véritablement une concurrence - pour obtenir, entre autres, les produits nécessaires à l'agriculture (biens de consommation, équipement et véhicules agricoles, matériaux de construction), fabriqués dans la région du centre du Canada, mais qu'en plus on devrait les assujettir progressivement à une politique de "paiement par l'utilisateur" pour le transport des grains. Le gouvernement et les chemins de fer ne peuvent pas s'attendre à gagner sur les deux tableaux.



LES CULTURES DE RECHANGE ET LE TARIF DU MID-DE-CORBEAU

Les tenants de la modification du tarif affirment que l'existence d'un taux statutaire constitue un obstacle à la production de récolte de rechange.

Or, un examen des faits révèle que la production de récolte de rechange est un phénomène auquel on assiste de plus en plus dans les Prairies depuis quelques années et que les perspectives de déboucher et les niveaux de prix constituent probablement une incitation plus importante à l'égard des nouvelles récoltes que les tarifs de transport des marchandises.

Dans son numéro de mars 1983, la publication d'Agriculture Canada, Analyse du marché observe:

Les disponibilités de légumes à cosse secs (haricots secs (+16 %), pois secs (+39 %), lentilles (+37 %) et fêveroles (+4 %) doivent faire face à une concurrence accrue sur les marchés d'exportation, par suite de l'augmentation de la production mondiale en 1982.

La campagne de mise en marché s'annonce difficile pour l'industrie canadienne, car les importateurs n'achètent que le strict minimum pour répondre aux besoins. Les prix de la plupart des légumineuses accusent une baisse d'environ 50 % par rapport à l'an dernier. On s'attend donc à ce que les producteurs

canadiens modifient leur superficie en culture en 1983, surtout si les prix stipulés par contrat ne réussissent à couvrir leurs coûts de production variables à court terme.

TABLEAU 1. PRODUCTION DE CULTURES SPÉCIALES ET PRIX À LA PRODUCTION

	Moyenne	Campagne agricole		
	1975-1979	1980-1981	1981-1982	1982-1983 <sup>1</sup>
<i>Haricots secs</i>				
Production (000 t)	82.0	98.5	107.8	95.0
Prix à la production (\$/t)	369.99 <sup>3</sup>	628.32	550.00 <sup>2</sup>	325.00
<i>Séverole</i>				
Production (000 t)	14.4	26.9	11.5	12.0
Prix à la production (\$/t)	174.00 <sup>2</sup>	187.00	187.00	198.00
<i>Pois secs</i>				
Production (000 t)	61.2	76.0	110.5	134.8
Prix à la production (\$/t)	165.59	266.00	330.69 <sup>2</sup>	270.10
<i>Lentilles</i>				
Production (000 t)	5.8	23.9	55.7	76.6
Prix à la production (\$/t)	446.32	595.20	441.00	396.00
<i>Moutarde</i>				
Production (000 t)	67.0	97.5	97.7	80.3
Prix à la production (\$/t)	220.96	330.69	440.92	330.22
<i>Sarrasin</i>				
Production (000 t)	37.6	27.4	53.1	29.0
Prix à la production (\$/t)	176.29	321.50	344.53 <sup>2</sup>	333.00
<i>Betteraves à sucre</i>				
Production (000 t)	982.5	880.5	1215.5	1041.0
Prix à la production (\$/t)	41.06 <sup>4</sup>	61.91	42.12	36.00

<sup>1</sup> Prix minimum prévu

<sup>2</sup> Données provisoires

<sup>3</sup> L'OSPA a versé \$59.08/t en 1977-1978 et \$68.78/t en 1978-1979

<sup>4</sup> L'OSPA a versé \$0.98/t pour la récolte de 1976 et \$1.06 pour celle de 1977 (exclue)



Même si les haricots secs sont une spécialité de l'Ontario, on assiste à une expansion des surfaces de ce type de culture en Alberta et au Manitoba. Dans son numéro de décembre 1982, "Analyse du marché" observe à ce sujet:

En Alberta, les superficies en haricots secs ont été de 4100 ha en 1982, contre 3586 ha en 1981 et 2590 ha en moyenne de 1975 à 1979. Cette province a produit quelque 6000 t se composant de Pinto, de roses, de rouges, de Great Northern, soit une augmentation sur les 5246 t de 1981. Au Manitoba, la production de haricots secs a baissé de 20 % malgré la majorité de 8,8 % des surfaces cultivées, consacrées principalement à la production de petits haricots blancs, de Pinto et de noirs.

Les exportations canadiennes de haricots secs ont totalisé 72 364 t au cours de la campagne agricole 1981-1982, en recul de 19 % sur les ventes de 1980-1981 (88 832 t) et en hausse de 24 % par rapport à la moyenne de 1975-1979 (58 237 t). La valeur unitaire moyenne de l'exportation a été de \$734/t, soit 11 % de plus qu'au cours de la campagne précédente (\$662.83/t). La faible demande à l'exportation, surtout dans la seconde moitié de la campagne, était prévisible, étant donné le fléchissement des prix mondiaux en vue de favoriser l'écoulement de la forte production.

En ce qui concerne les pois secs, "Market Commentary" rapporte que:

Au Canada en 1982, les surfaces en pois secs ont augmenté de 15 % en regard de celles de 1981 pour passer à 69 000 ha, soit le double de la moyenne de 1975-1979. L'Alberta et la Saskatchewan ont majoré leurs superficies cultivées de 25 % alors qu'au Manitoba, elles se sont accrues de 10 %. Le Manitoba vient toujours au premier rang des provinces productrices avec des surfaces de 44 500 ha. Étant donné les mauvaises conditions de croissance en 1982, les rendements ont été inférieurs à ceux de 1981. Les températures humides et fraîches et les gelées hâtives ont aussi nui à la qualité de la culture. La production est à peu près égale à celle de 1981, et elle a doublé par rapport à celle de 1975-1979 (Tableau 2).

Au cours de la campagne agricole 1981-1982, les exportations de pois secs ont atteint 94 011 t, en hausse de 49 % sur 1981-1981; elles dépassent de 8 % le chiffre record de 1979-1980 (86 650 t).

Les seules cultures enregistrées de pois secs se trouvent à l'heure actuelle dans les Prairies, où les surfaces ensemencées en pois secs sont passées d'une moyenne de 34 520 hectares durant la période 1975-1979 à 68 800 hectares en 1982.



TABLE 2. DRY PEAS : AREA, AVERAGE YIELD PER HECTARE, DISPOSITION AND PRICES IN CANADA  
 1970-74 TO 1982-83 (CROP YEAR AUGUST 1 TO JULY 31)  
 TABLEAU 2. POIS SECS : SUPERFICIE, RENDEMENT MOYEN À L'HECTARE, RÉPARTITION ET PRIX  
 1970-74 À 1982-83 (CAMPAIGNE AGRICOLE DU 1<sup>ER</sup> AOÛT AU 31 JUILLET)

	Average 1970-74 Moyenne	Average 1975-79 Moyenne	1980-81	1981-82	Preliminary 1982-83 Provisoire	
<hr/>						
Area	- hectares -					Superficie
Canada	30764	34520	49370	59900	68800	Canada
Quebec <sup>3</sup>	332	607	..	..	..	Quebec <sup>3</sup>
Ontario <sup>2</sup>	663	..	..	..	..	Ontario <sup>2</sup>
Manitoba	18672	21125	33990	40470	44520	Manitoba
Saskatchewan	2104	8822	12140	16190	20230	Saskatchewan
Alberta	8304	4290	3240	3240	4050	Alberta
British Columbia <sup>4</sup>	688	405	..	..	..	Columbia-Britannique <sup>4</sup>
<hr/>						
Yield per Ha (Canada)	1.491	1.767	1.539	1.840	1.800	Rendement à Ha (Canada)
<hr/>						
	- tonnes - - tonnes metriques -					
Canada						Canada
Production	45856	60998	76000	110500	124500	Production
Imports <sup>1</sup>	6071	6538	7143	7212	..	Importations <sup>1</sup>
Total supply	51927	67536	83143	117712	..	Approvisionnement
Exports <sup>1</sup>	19137	40858	63397	93019	..	Exportations <sup>1</sup>
Available for domestic use	32791	26678	19746	24692	..	Disponibles pour utilisation domestique
<hr/>						
	- dollars per tonne - - dollars la tonne metrique -					
Average farm price	129.01	166.46	216.92	..	..	Prix moyen à la ferme

1. Includes seed peas.  
Comprennent les pois de semence.

2. Data not published after 1974-75.  
Les données non publiées après 1974-75

3. Data not published after 1975-76.  
Les données non publiées après 1975-76.

4. Data not published after 1977-78.  
Les données non publiées après 1977-78.

#### MARKET COMMENTARY — December 1982

Les surfaces ensemencées en lentilles, une culture des Prairies, ont augmenté de 11 % en 1982 pour atteindre 56 657 hectares, mais là encore, la production a été limitée par l'étroitesse des débouchés d'exploitation.

# PRODUCTION NORD-AMÉRICAINNE DE POIS JAUNES, DE 1975-1982

	Canada <sup>1</sup>	États-Unis <sup>2</sup>	Total
		tonnes	
1975	48 798	22 045	70 843
1976	45 042	17 010	62 052
1977	54 975	9 662	64 637
1978	79 742	41 504	121 246
1979	77 560	12 655	90 215
1975-1979	61 223	20 575	81 798
1980	76 000	16 284	92 284
1981	96 900	21 682	118 582
1982 <sup>3</sup>	95 000	23 200	118 200
	124 500 + <sup>4</sup>		147 700

<sup>1</sup> Statistique Canada.

<sup>2</sup> Ministère de l'Agriculture des États-Unis.

<sup>3</sup> Données provisoires.

<sup>4</sup> Statistique Canada: estimations de la production totale au 15 septembre 1982.

# STATISTIQUES NORD-AMÉRICAINES SUR LES LENTILLES, DE 1975 À 1982

	Canada <sup>1</sup>	États-Unis <sup>2</sup>	Total
		tonnes	
1975	300	60 090	60 390
1976	290	43 450	43 740
1977	1 980	13 760	15 740
1978	10 610	59 950	70 560
1979	15 740	64 780	80 520
1975-1979	5 784	48 406	54 190
1980	25 500	97 820	123 320
1981	40 416 <sup>3</sup>	89 548	129 964
1982 <sup>4</sup>	68 000 +	79 600 +	147 600 +

<sup>1</sup> 1975-1980: Conseil des grains du Canada (ministères de l'Agriculture de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan).

<sup>2</sup> L'Association américaine des producteurs de pois secs et de lentilles et le ministère de l'Agriculture des États-Unis.

<sup>3</sup> Données de recensement de Statistique Canada.

<sup>4</sup> Données provisoires.

ANALYSE DU MARCHÉ — Décembre 1982

Pour ce qui est des pois jaunes et des lentilles, la production canadienne de pois jaunes est aujourd'hui plus de quatre-vingt fois supérieure à la production américaine et, pour les lentilles, notre production en 1982 était pratiquement égale à celle des États-Unis.

La moutarde est une culture établie depuis longtemps dans les Prairies, qui en demeure la principale région de production; toutefois, on a assisté à une réduction des surfaces ensemencées en moutarde, par suite de la réduction des marchés d'exportation et de la baisse des prix.



TABLE 4. MUSTARD SEED: AREA, AVERAGE YIELD PER HECTARE, DISPOSITION AND PRICES IN CANADA,  
1970-74 TO 1982-83 (CROP YEAR AUGUST 1 TO JULY 31)

TABEAU 4. GRAINE DE MOUTARDE : SUPERFICIE, RENDEMENT MOYEN À L'HECTARE, RÉPARTITION ET PRIX AU CANADA,  
1970-74 À 1982-83 (CAMPAGNE AGRICOLE DU 1<sup>er</sup> AOÛT AU 31 JUILLET)

	Average 1970-74 Moyenne	Average 1975-79 Moyenne	1980-81	1981-82	Preliminary 1982-83 Provisoire	
Area	- hectares -					Superficie
Canada	102895	67340	92670	88130	53420	Canada
Manitoba	10546	13597	17810	18300	9710	Manitoba
Saskatchewan	67744	36503	54630	52210	34000	Saskatchewan
Alberta	24605	17240	20230	17620	9710	Alberta
Yield per Ha (Canada)	.923	.945	.979	.936	1.273	Rendement a Ha (Canada)
	- tonnes - - tonnes metriques -					
Canada	- tonnes - - tonnes metriques -					Canada
Production	94982	63622	90700	82500	68000	Production
Imports <sup>1</sup>		2590	1481	1833		Imports <sup>1</sup>
Total supply	94982	66212	92181	84333		Approvisionnement
Exports	74726	64162	74275	69213		Exportations
Available for domestic use	20256	2050	17906	15120		Disponibles pour utilisation domestique
	- dollars per tonne - - dollars la tonne metrique -					
Average farm price	174.89	234.11	258.69			Prix moyen a la ferme

1. Data, available only after 1975, apply to calendar years.  
Les données correspondent aux années civiles et ne sont disponibles qu'à partir de 1976.

Source: Market Commentary - December, 1982

La production de sarrasin n'a que peu varié au cours des années. Le Manitoba en est le principal producteur, et il détient 84 pour cent de la superficie consacrée à cette culture pour la campagne agricole 1982-83.

"Analyse du marché" observé, dans son numéro de décembre 1982:

En 1982, les mises en culture ont fléchi d'environ 2,5 % pour passer à 55 443 ha. Au Québec, les surfaces cultivées ont augmenté de 44 % (8900 ha), alors qu'au Manitoba elles ont diminué de 8 % (46 500 ha). Les rendements manitobains ont nettement reculé à la suite d'une gelée qui a sévi au début d'août. La production de cette province est estimée à 19 600 t alors que celle du Québec s'établit à 9100 t, en hausse de 28 % sur l'an derniers.

En 1983, les surfaces en culture devraient demeurer inchangées par rapport à 1982. Advenant des conditions météorologiques favorables, la production se rétablira sans doute. Les producteurs devraient être conscients des besoins en importations des Japonais (quelque 30 000 t) et prendre garde de ne pas surproduire. En 1982-1983, le volume des exportations fléchira en raison du recul de la production. Sur le marché des exportations, les producteurs canadiens auront à faire face à de nombreux pays rivaux en 1983-1984, notamment la Chine, le Brésil, l'Afrique du Sud et les États-Unis; ils devront donc continuer à fixer des prix concurrentiels afin de conserver leur part du marché.



TABLE 5. BUCKWHEAT: AREA, AVERAGE YIELD PER HECTARE, DISPOSITION AND PRICES IN CANADA,  
1970-74 TO 1982-83 (CROP YEAR AUGUST 1 TO JULY 31)  
TABLEAU 5. SARRASIN : SUPERFICIE, RENDEMENT MOYEN À L'HECTARE, RÉPARTITION ET PRIX AU CANADA,  
1970-74 À 1982-83 (CAMPAGNE AGRICOLE DU 1<sup>er</sup> AOÛT AU 31 JUILLET)

	Average 1970-74 Moyenne	Average 1975-79 Moyenne	1980-81	1981-82	Preliminary 1982-83 Provisoire	
<u>Area</u>	<u>- hectares -</u>					<u>Superficie</u>
Canada	43706	43649	47960	56780	55440	Canada
New Brunswick <sup>4</sup>	825	850	..	..	..	Nouveau-Brunswick <sup>4</sup>
Quebec <sup>3</sup>	4614	5564	8300	6190	8900	Quebec <sup>3</sup>
Ontario	4686	5212	..	..	..	Ontario <sup>3</sup>
Manitoba	27519	32698	39660	50590	46540	Manitoba
Saskatchewan <sup>1</sup>	4615	..	..	..	..	Saskatchewan <sup>1</sup>
Alberta <sup>2</sup>	5925	..	..	..	..	Alberta <sup>2</sup>
	<u>- tonnes -</u>					
	<u>- tonnes métriques -</u>					
Yield per Ha (Canada)	.937	.895	.572	.930	.518	Rendement à Ha (Canada)
	<u>- tonnes -</u>					
	<u>- tonnes métriques -</u>					
Canada						Canada
Production	40956	39058	27410	52820	26700	Production
Exports	27759	27951	24531	27996		Exportations
	<u>- dollars per tonne -</u>					
	<u>- dollars la tonne métrique -</u>					
Average farm price <sup>5</sup>	95.61	174.33	257.79			Prix moyen à la ferme <sup>5</sup>

1. Data are available only for the period 1969-70 to 1973-74.  
Les données sont disponibles seulement pour les années 1969-70 à 1973-74.

2. Data are available only for the period 1969-70 to 1971-72.  
Les données sont disponibles seulement pour les années 1969-70 à 1971-72.

3. Estimates for Ontario discontinued in 1980.  
L'estimation pour l'Ontario est discontinuée en 1980.

4. Estimates for New Brunswick discontinued in 1976.  
L'estimation pour le Nouveau-Brunswick a été discontinuée en 1976.

5. Contract price, 1980-81 to 1981-82.  
Le prix sous contrat, 1980-81 à 1981-82.

Notons que même si le sarrasin bénéficie du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau, la surface ensemencée en 1982-83 au Québec a augmenté de 44 %, et la production de 28 %, pour atteindre 9 100 tonnes.

Compte tenu de ces circonstances, nous demandons si l'on aidera les céréaliculteurs des Prairies à vendre leurs récoltes dans des conditions concurrentielles sur les marchés mondiaux ou intérieurs, dans le cas où le coût des transports deviendrait, dans l'avenir, un facteur déterminant de ce genre de production?

On a beaucoup parlé de la façon dont le tarif du Nid-de-Corbeau constituerait une entrave à la croissance l'industrie de la trituration du colza canola. Nous tenons à rappeler, à ce sujet, le passage suivant extrait du rapport Gilson sur le transport des grains dans l'Ouest:

"Au cours de la dernière décennie, l'industrie de la trituration du colza canola a connu une très forte croissance dans l'Ouest du Canada. On est passé de moins de 200 000 tonnes triturées en 1970 à près d'un million de tonnes en 1980. D'ici 1990, on pourrait triturer 1.5 million de tonnes de colza canola."

(Chapitre IV, page 3)

En d'autres termes, la trituration du colza canola a augmenté de 500 % entre 1970 et 1980, alors que le tarif du Nid-de-Corbeau était en vigueur, mais elle risque de n'augmenter que de 50 % entre 1980 et 1990 sans que le tarif du Nid-de-Corbeau soit appliqué pour la plus grosse part de la décennie.



En revanche, l'industrie de la meunerie, établie depuis longtemps et qui a bénéficié du tarif du Nid-de-Corbeau, souffre d'une baisse de la demande, tendance qui "ne se renversera probablement pas", selon le rapport Gilson.

De toute évidence, l'affirmation selon laquelle le tarif du Nid-de-Corbeau établit une discrimination à l'encontre de la production de solutions de rechange ou de l'expansion de l'industrie de transformation constitue une exagération flagrante.

Au contraire, bien des éléments démontrent que la production de cultures de rechange a augmenté considérablement et continuera sa croissance sous l'égide du Tarif du Nid-de-Corbeau à condition qu'on lui offre des débouchés à des prix adéquats. On peut en dire autant du secteur de la transformation.

Nous devons également souligner que la production et la commercialisation de cultures de rechange est étroitement contrôlée par des contrats, c'est-à-dire qu'un producteur ne peut pas être assuré de vendre son produit comme il l'est pour les grains à régime statutaire communément produits dans les Prairies. C'est pourquoi il est peu probable qu'un céréaliculteur se lancera dans une culture de rechange en se fondant sur des débouchés hypothétiques.

En matière de transformation, le secteur de la meunerie connaît depuis un certain temps un déclin provoqué par le fait qu'un grand nombre de pays importateurs suivent leur propre stratégie industrielle et, pour des raisons évidentes, préfèrent transformer sur place. On observe déjà le même phénomène pour la trituration du colza canola. Les États-Unis ne permettraient toujours pas l'importation d'huile de colza canola pour des "raisons médicales".

Voilà pourquoi il nous semble que les perspectives d'expansion considérables des cultures de rechange, qui devraient selon certains suivre l'abrogation du tarif du Nid-de-Corbeau, sont davantage une vue de l'esprit qu'une réalité. Il en va de même pour le secteur de la transformation. Le gain net, pour les agriculteurs, d'une nouvelle culture ou d'une opération de transformation serait sans aucun doute nettement inférieur à la perte de revenus qu'entraînerait l'abrogation du tarif du Nid-de-Corbeau.

Si l'on veut véritablement développer la production de cultures de rechange et leur transformation, il est beaucoup plus logique d'étendre le taux actuel du Nid-de-Corbeau au transport des cultures et des produits auxquels il ne s'applique pas aujourd'hui.

S'il existe véritablement des débouchés, il faudrait évaluer les perspectives d'expansion de la production de cultures de rechange en se fondant sur les recettes qu'elles pourront rapporter à l'agriculteur plutôt que sur une solution imposée à ces derniers du fait de l'application d'un tarif de transport irréaliste aux grains et aux graines oléagineuses

la Monarch Company avec Lever Brothers Limited. Monarch, située à Windsor, Ontario, est la plus grosse usine de transformation des graines oléagineuses du Canada. Elle est capable de traiter, chaque année, 360 000 tonnes de graines de soja et 90 000 tonnes de graines tendres (soft seeds).

Aux termes de l'accord d'association, Maple Leaf achète une part importante de ces farines - destinée à la production d'aliments pour animaux, dont les volailles, auprès de Monarch, aux prix du marché.\*\*

Il apparaît donc, dans ces circonstances, que l'application de tarifs ferroviaires commerciaux au transport vers l'Est de produits à base de canola en provenance de l'Ouest équivaut à un tarif protecteur avantageant les industries de trituration situées dans l'Est et appartenant au Canadien Pacifique, et offre aux chemins de fer des taux plus rentables pour le transport de marchandises.

Il s'agit là d'un moyen efficace d'étouffer la "concurrence", ce terme signifiant le plus souvent non pas des prix inférieurs, mais un meilleur contrôle du marché.

---

\*\* Source: U.S. Securities and Exchange Commission: 10<sup>e</sup> rapport annuel du Canadien Pacifique Limitée pour l'année prenant fin le 31 décembre 1982



L'ÉLEVAGE DU BÉTAIL ET LE NID-DE-CORBEAU

Les commentaires abondent sur l'essor que devrait prendre l'élevage de bétail dans l'Ouest du Canada une fois que le tarif du Nid-de-Corbeau aura été aboli et que les prix des graines de provende à la ferme ont été réduits du fait de l'augmentation des tarifs de transport marchandises.

La brochure de propagande éditée par Transport Canada au début de 1983 et intitulée "Une initiative concernant le transport dans l'Ouest" reproche expressément au tarif du Nid-de-Corbeau de "porter préjudice" à l'Ouest du pays et déclare: "le tarif du Nid-de-Corbeau décourage la diversification des cultures, la transformation des produits agricoles et l'élevage du bétail".

Une telle déclaration est pour le moins sujette à caution. Voyons quel est le point de vue de la Fondation de l'Ouest du Canada\* sur cette question:

"Le Cheptel bovin de l'Ouest du Canada a connu une croissance quasi constante depuis le début de 1950, passant de 740 000 têtes à 3 440 000 au début de 1975, soit un taux de croissance annuel de 6.3 pour cent en moyenne. À cette cadence, ces 3 millions de vaches de boucherie et de génisses recensées dans la région au

---

\* Rapport du Groupe d'étude spécial de la C.W.F.: "L'horizon 1990 pour l'agriculture canadienne".

1<sup>er</sup> janvier 1969, devraient pratiquement doubler d'ici le début 1990. Compte tenu des difficultés que rencontre l'accroissement des superficies de pâtures et de la bonne tenue prévue des prix des grains, il faudrait que les prix constituent une incitation très énergique si l'on veut atteindre cet objectif. Certains pensent qu'il faudrait un prix de 90 \$ par cent livres pour le bouvillon gras pour maintenir le niveau de production, et des prix nettement plus élevés pour satisfaire la demande projetée".

Le Cheptel de vaches de boucherie et de génisses de reproduction de l'Ouest du Canada demeure à environ 3.1 millions de têtes au 1<sup>er</sup> janvier 1983, conséquence de prix du bétail inférieurs à ceux de 1979.

À propos de l'éventuel suppression du tarif du Nid-de-Corbeau et des perspectives d'augmentation de la production de bétail dans la région, la Fondation de l'Ouest du Canada observe:

"On a maintes fois tenté de faire une estimation de la redistribution des ressources agricoles dans le cas où les céréaliculteurs supporteraient intégralement le coût de transport des grains. Certaines études, utilisant des modèles d'élasticité basés sur les 20 à 25 dernières années, ont conclu que si les grains des Prairies étaient dépréciés d'un montant égal à l'écart représenté par le tarif du Nid-de-Corbeau, la production de grains baisserait, la production de bétail augmenterait et l'ensemble de l'économie de l'Ouest en bénéficierait. Notre Groupe d'étude rejette ces conclusions pour les raisons suivantes:

- (a) Les taux d'élasticité calculés sur les 20 à 25 dernières années ne représentent pas une réaction spontanée aux changements de prix. En effet, la pression exercée par les faibles contingents et par les grains non vendus a engendré des réactions sans rapport avec les prix.
- (b) "L'écart du tarif du Nid-de-Corbeau" est à l'heure actuelle relativement modeste par rapport aux fluctuations des prix des grains auxquelles on a assisté au cours des 20 dernières années.
- (c) Si l'on rectifie les problèmes de transport en en faisant supporter entièrement le coût aux céréaliculteurs, les conséquences de la liberté de mouvement des grains pour l'industrie du bétail risqueraient fort de l'emporter sur les avantages d'un abaissement relatif des prix des grains.
- (d) La plupart de ces études supposent qu'il existe des débouchés illimités pour le boeuf, sans baisse des prix."

Le rapport fait en outre observer que "durant la plus grosse partie des 25 ou 30 dernières années, il y avait excédent de grains, c'est pourquoi l'écart du tarif du Nid-de-Corbeau n'a sans doute pas eu une grosse incidence sur les producteurs de bétail ou sur la répartition des ressources agricoles".



En dépit du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, l'Ouest du Canada compte pour environ 60 pour cent de l'abattage de bétail réalisé au Canada, (tableau 1) ce qui indique clairement que les décisions des producteurs peuvent être influencées par d'autres facteurs que "les prix élevés des grains de provende".

Le tableau 2 met en évidence deux facteurs qui incitent les éleveurs à réduire leur troupeau de bovins.

TABLEAU 1

Bétail de boucherie et ventes dans l'Ouest du Canada et au Canada  
(1973-1982, en milliers de têtes de bétail)

<u>Vendu à</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>
C.-B.	53	63	81	69	67
Alberta	1 040	1 122	1 368	1 548	1 613
Saskatchewan	404	449	506	505	468
Manitoba	<u>250</u>	<u>276</u>	<u>320</u>	<u>346</u>	<u>373</u>
Ouest du Canada	1 747	1 910	2 194	2 469	2 521
Canada	2 704	2 902	3 419	3 734	3 920
% de l'Ouest du Canada	65	66	64	66	64

<u>Vendu à</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
C.-B.	68	57	67	75	90
Alberta	1 412	1 275	1 267	1 326	1 345
Saskatchewan	364	273	284	287	375
Manitoba	334	269	261	251	263
Ouest du Canada	2 178	1 874	1 879	1 939	2 073
Canada	3 511	3 040	3 086	3 133	3 333
% de l'Ouest du Canada	62	62	61	62	62

Source: Analyse du marché du bétail - 1982

Tableau 2

Comparaison des ventes de bétail et des prix, Importations nettes  
de boeuf en carcasse et Prix de l'orge de provende n° 1,  
Canada - 1973-1982

	Ventes		Importations	
	Bétail	Boeuf A1, 2	nettes de	Prix définitifs
	de	Prix annuel	boeuf en	de la C.C.-B.
	boucherie	moyen	carcasse	pour l'orge de
	(000)	(\$/100 livres)	(000,000	provende n° 1
			de livres)	(\$/tonne)
1973	2 704	46.56	94.7	119.06
1974	2 902	49.37	98.1	107.05
1975	3 419	46.99	105.9	104.06
1976	3 734	41.89	183.2	91.50
1977	3 920	44.50	79.7	88.39
1978	3 511	62.07	116.8	91.08
1979	3 040	80.23	68.7	107.47
1980	3 086	80.74	10.4	146.55
1981	3 133	80.00	- 17.8	132.84
1982	3 333	80.54	- 12.2	110.00*

\* Campagne 1982-83: prix initial seulement

Source: Agriculture Canada - Analyse du marché du bétail

Rapport de la Commission canadienne du blé, 1981-82



Il est intéressant de remarquer que les plus grosses ventes de bétail d'abattage, au cours des dix dernières années, correspondaient à de faibles prix du bétail, lesquels coïncidaient avec des importations nettes de boeuf sans précédent. Notons également que les prix définitifs de la Commission canadienne du blé pour l'orge de provende #1 atteignaient leur niveau le plus bas lorsque les prix du boeuf l'étaient également, tandis que les importations nettes de boeuf atteignaient leur maximum.

Au cours des dix dernières années, le Canada n'a enregistré un surplus net d'exportation de boeufs en carcasse qu'au cours de 2 années. La vulnérabilité des éleveurs de bétail est encore aggravée par les accords du GATT, en vertu desquels le Canada s'est engagé à importer un minimum de 139.2 millions de livres de boeuf, sur la base du cheptel de 1980, avec une augmentation annuelle proportionnelle à celle du cheptel. En outre, l'importation de bétail de boucherie sur pied depuis les États-Unis n'est pas réglementée, ce qui a joué un rôle déterminant dans la baisse des prix de 1981, année durant laquelle 153 000 têtes de bétail furent importées durant une période relativement brève.

Les États-Unis ne pratiquent pas à l'égard du Canada une politique de libre importation du boeuf. Le 15 novembre 1982, ils ont fermé leurs frontières aux importations de carcasse de boeuf. Dans ces conditions, où sont les débouchés nécessaires à la forte augmentation de production prévue pour l'Ouest?

Étant donné que la consommation intérieure de boeuf a chuté de 113.2 livres par habitant en 1976 à 89.1 livres en 1982, il est de plus en

plus nécessaire de tenir compte de l'influence des importations et des exportations lorsqu'on envisage une augmentation de la production.

En outre, au moins un spécialiste de la question ne partage pas le point de vue des autorités fédérales lorsqu'elles affirment que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau entraînera une expansion des activités de transformation du bétail dans l'Ouest.

En effet, le président de Canada Packers, Val Stock, déclare que l'éventuelle modification du tarif du Nid-de-Corbeau représenterait une mesure "neutre" pour l'industrie alimentaire\*. Citons-le:

"Nous avons étudié la situation avec beaucoup de soin et notre conclusion est la suivante: si le projet de loi est adopté, il n'affectera en aucune façon notre société, non plus que l'ensemble de notre secteur".

D'après l'article, M. Stock n'aurait aucune intention de présenter des instances au ministre des Transports, M. Pepin, à propos du projet de loi. Toutefois, il s'est déclaré préoccupé par les exportations de bétail sur pied de l'Alberta aux États-Unis, où les animaux peuvent être abattus et transformés à 66 % du coût que cela représenterait au Canada.

---

\* Edmonton Journal - le 20 mai 1983

Nous pensons que l'affirmation des autorités fédérales, selon laquelle le tarif du Nid-de-Corbeau porterait préjudice à l'élevage du bétail dans l'Ouest du pays est une imposture.

Le projet de loi C-155 n'a pas pour objet d'aider à la croissance et à la stabilité de l'industrie de l'élevage et de la transformation du bétail dans l'Ouest du Canada. Elle a pour objectif de transférer une grande partie de la richesse du secteur agricole au profit des compagnies de chemin de fer et de leurs filiales du secteur des transports.

En fait, le véritable préjudice sera celui que subiront les agriculteurs des Prairies si le projet de loi C-155 est adopté par la Chambre des communes. Non seulement leur revenu net provenant des ventes de grains en seront-elles affectées, mais il faut aussi s'attendre à ce que la baisse des prix du bétail suive celle des prix des grains. L'augmentation du prix de transport du bétail et de la viande en carcasses fera du secteur des transports le bénéficiaire des changements apportés au tarif du Nid-de-Corbeau.



L'AGRICULTURE DANS L'EST DU CANADA ET LE TARIF DU NID-DE-CORBEAU

Dans une déclaration initiale remontant au 1<sup>er</sup> février, le ministre des Transports, M. Pepin, appuyait l'essentiel des recommandations contenues dans le rapport Gilson à propos du changement du tarif du Nid-de-Corbeau et proposait un partage égal de la subvention du Nid-de-Corbeau entre les producteurs et les compagnies de chemin de fer d'ici 1985-86; le moins que l'on puisse dire à propos de la réaction du secteur agricole de l'Est du Canada à propos de cette déclaration, c'est qu'elle était hostile.

M. H. Garth Coffin\* résume de la façon suivante la préoccupation des agriculteurs de l'Est du pays:

"Les éleveurs de l'Est ont commencé à réagir à la proposition de modifications du tarif du Nid-de-Corbeau car ils craignaient que la position concurrentielle de leur industrie n'en soit affectée, notamment dans le domaine du porc et du boeuf. Leur inquiétude a été alimentée par les résultats du modèle économétrique de projection Chase concernant l'incidence sur la production régionale de bétail. Il semble que le rapport Chase prévoie une baisse de 80 millions de dollars par an des recettes provenant de la vente des porcs dans l'Est du Canada d'ici 1992, et une augmentation de 60 millions de dollars seulement par an dans l'Ouest du pays, soit une perte nette de 20 millions de dollars par an pour ce seul produit et pour l'ensemble du pays.

\* Le professeur Coffin est président du département d'économie agricole de l'Université McGill. Nous citons ici des extraits de son allocution lors de la Conférence sur les perspectives agricoles du Canada, tenues à Ottawa le 7 décembre 1982.

"Si ces résultats sont suspects, on peut en dire autant des prévisions basées sur l'hypothèse selon laquelle l'Est du Canada ne sera pratiquement pas affecté. Ce que les producteurs de cette région du pays ont du mal à admettre, c'est l'idée selon laquelle de nouveaux investissements de l'ordre de 600 millions de dollars par an dans l'agriculture de l'Ouest du Canada pourraient ne pas affecter l'équilibre des ressources, alors que l'Est a déjà perdu sa position concurrentielle en matière de production du bétail au profit de l'Ouest, avant même que l'on ne modifie le tarif du Nid-de-Corbeau." (c'est nous qui soulignons)

Coffin propose le tableau suivant, qui établit une comparaison des profits par rapport aux coûts de l'alimentation des porcs entre les Prairies et la province de Québec, afin d'illustrer le renversement de situation au profit de l'Ouest.

#### RENDEMENTS COMPARATIFS PAR RAPPORT AUX COÛTS DE L'AUGMENTATION DES PORCS

##### (PRAIRIES ET QUÉBEC)

CAMPAGNE AGRICOLE	PRAIRIES	QUÉBEC	ÉCART
	(\$/PORC DE MARCHÉ)		
1973-74	23.42	21.39	2.03
1974-75	31.21	29.31	1.90
1975-76	57.22	52.98	4.24
1976-77	33.56	27.15	6.41
1977-78	51.34	42.85	8.41
1978-79	62.16	46.03	16.13
1979-80	24.15	11.52	12.63
1980-81	30.18	19.46	10.72

A/ Les coûts de l'alimentation des porcs sont basés sur le prix moyen au détail de 800 livres de ration d'aliments du porc (14-16 %) Commission des aliments du bétail du Canada, rapport annuel.  
Ces rendements du marché sont calculés d'après le prix moyen de carcasses de 160 livres, indice 100 porcs à Edmonton et Montréal (Agriculture Canada, Analyse du marché du bétail)

Les associations d'agriculteurs de l'Est du pays ainsi que des députés au Parlement fédéral ont exercé des pressions vigoureuses sur le ministre des Transports afin qu'il amende ses propositions de partage de la subvention du Nid-de-Corbeau. Conséquence de ces pressions, la déclaration de politique initiale a été modifiée et, aujourd'hui, on propose de verser l'intégralité de la subvention aux compagnies de chemin de fer.

Selon nous, ce changement de politique représente, au mieux, un avantage à court terme, mais elle n'élimine pas les préjudices durables réservés aux éleveurs de l'Ouest comme à ceux de l'Est du pays.

En dépit de la modification de la politique relative aux modalités de paiement, dont l'effet est de soutenir dans un premier temps les prix des graines de provende, certains représentants des agriculteurs des Prairies continuent de prôner une baisse des prix des graines de provende de l'Ouest en vente sur le marché libre, afin de tenir compte de l'intégralité du coût de transport vers les marchés extérieurs à la région, même si les compagnies de chemin de fer perçoivent directement la subvention du Nid-de-Corbeau.

D'autres associations des Prairies proposent une "liberté de choix" ou encore la formule "double 80" avec des résultats sensiblement identiques pour les utilisateurs de graines de provende des Prairies, à savoir une chute des prix.

Même si le gouvernement rejette ces deux démarches, les prix des graines de provende des Prairies subiront une baisse directement



proportionnelle aux augmentations futures du taux compensatoire des transports des marchandises envisagés par le projet de loi C-155.

On trouve la conclusion suivante dans une analyse de l'incidence économique de la modification du tarif du Nid-du-Corbeau, publiée par Agriculture Canada:

"La modification du tarif du Nid-de-Corbeau aura une incidence marginalement négative sur le revenu net des exploitations agricoles de l'Est du Canada; toutefois, il ne faut pas oublier que ces résultats constituent une surestimation... Alors qu'en termes globaux, c'est l'Ontario qui subira les répercussions les plus importantes, c'est au Québec que l'on enregistrera l'incidence la plus forte au niveau de l'exploitation agricole".

Le document assortit cette conclusion de neuf scénarios représentant des répercussions possibles de la modification du tarif. Ces neuf projections présentent la même faiblesse, à savoir que les prix des grains et du bétail ont été projetés jusqu'à 1990-91 sur la base des hypothèses de prix contenus dans une étude publiée en 1982 par D.R. Harvey\*, laquelle projette les prix du porc et du boeuf jusqu'à 1990-91 à 1,73 \$ par livre et 156 \$ par cent livres respectivement, et les prix correspondants à l'embarquement pour le blé, l'orge et la graine de colza à 465 \$, 367 \$ et 540 \$ la tonne respectivement.

\* D.R. Harvey (1982) "Une analyse économique du tarif du Nid-de-Corbeau", document de travail établi par Agriculture Canada.

Nous pensons que de telles hypothèses ne sont pas confirmées par les tendances mondiales des prix des grains et du bétail.

Nous pensons également que le projet de loi C-155 entraîne l'ensemble du secteur agricole du Canada dans une voie qui sera aussi néfaste pour les agriculteurs des Prairies que pour les agriculteurs de l'Est du pays.

Quand aux répercussions pour les agriculteurs de l'Est du pays, elles ne s'arrêteront pas aux modifications du tarif du Nid-de-Corbeau. En effet, l'avenir de la Loi sur l'aide au transport des aliments du bétail, de la Loi sur les taux de transfert des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique est à l'heure actuelle incertain et l'agriculture de la région Atlantique ne marquera pas d'être affectée par la suppression des subventions rattachées à ces mesures.

Même sans la perspective de bouleversement législatif, les agriculteurs de l'Est comme de l'Ouest du Canada doivent déjà se battre pour survivre. Les taux d'intérêt élevés, la baisse des prix des terres et des produits agricoles et la concentration croissante de la propriété des ressources agro-alimentaires sont des facteurs d'instabilité pour une bonne partie des exploitants agricoles.

Nous affirmons que le gouvernement fédéral n'a pas effectué les recherches nécessaires afin de déterminer les répercussions du projet de loi C-155 sur le secteur agricole de l'Est du Canada et qu'il cherche à

se plier le plus rapidement possible aux exigences des compagnies de chemin de fer, sans se soucier des dégâts qu'il aura pu causer dans sa précipitation.

Le projet de loi C-155 est en réalité une bombe à retardement placée au coeur de l'Est du Canada. Cette bombe doit être désamorcée.



LA PROPAGANDE FÉDÉRALE SUR L'ÉVOLUTION DU SECTEUR RURAL  
ET LE TARIF DU NID-DE-CORBEAU

Dans leur acharnement à supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau, Transport Canada et d'autres organismes fédéraux se sont livrés à une propagande dont le but est de minimiser au maximum les conséquences de cette suppression pour les agriculteurs. Cette politique a conduit le gouvernement fédéral à publier des "faits"\* qui ne s'appuient sur aucune analyse.

Le but de l'énumération de ces "faits" n'est que trop évident. Il consiste à dire que:

"Indépendamment du tarif du Nid-de-Corbeau, l'évolution se manifeste par:

- a) la réduction du nombre d'exploitations agricoles;
- b) la réduction du nombre de points de livraison des grains;
- c) l'abandon des embranchements;
- d) l'amélioration et l'expansion du réseau routier.

Dans de telles conditions, l'abrogation du tarif du Nid-de-Corbeau ne fera qu'accélérer une évolution naturelle, alors pourquoi s'inquiéter?"

---

\* Feuilletts contenant les "faits", établis par: H. Ropertz, ministre des Transports, pour le "Colloque sur l'incidence du plan Pepin sur les petites localités de la Saskatchewan", les 25 et 26 avril 1983

Nous sommes d'avis que ces changements étaient déjà suffisamment nocifs pour les collectivités rurales. L'abandon du tarif du Mid-de-Corbeau ajouterait encore aux difficultés économiques et sociales des collectivités agricoles, dans des proportions qu'il est impossible de mesurer.

En outre, aucune étude d'envergure sur ces répercussions n'a été entreprise.

Les changements technologiques, et l'augmentation des coûts de production agricole ont été des facteurs déterminants de l'exode rural. Ceux qui sont accrochés à leurs fermes sont de plus en plus souvent à la recherche d'emplois non agricoles, pour compléter le revenu de leur famille et financer leurs activités agricoles.

Le recensement de 1981 révèle que dans les quatre provinces de l'Ouest du Canada, le nombre des emplois à l'extérieur de l'exploitation agricole est en augmentation.

TRAVAIL HORS-EXPLOITATION AGRICOLE

Nombre de fermes enregistrées, Pourcentage des fermes  
déclarant du travail à l'extérieur, et.  
nombre moyen de jours par ferme

		1971	1976	1981
CANADA	Nombre de fermes enregistrées	129 287	114 625	123 136
	Pourcentage	35 %	34 %	39 %
	Nombre moyen de jours de travail			
	par ferme	154	172	171
C.-B.	Nombre de fermes enregistrées	9 330	9 640	10 253
	Pourcentage	51 %	50 %	51 %
	Nombre moyen de jours de travail			
	par ferme	186	193	193
ALBERTA	Nombre de fermes enregistrées	21 149	21 221	24 087
	Pourcentage	34 %	35 %	41 %
	Nombre moyen de jours de travail			
	par ferme	150	170	168
SASKATCHEWAN				
	Nombre de fermes enregistrées	19 926	16 673	20 914
	Pourcentage	26 %	23 %	31 %
	Nombre moyen de jours de travail			
	par ferme	128	146	147
MANITOBA	Nombre de fermes enregistrées	10 802	9 288	10 397
	Pourcentage	31 %	29 %	35 %
	Nombre moyen de jours de travail			
	par ferme	143	156	154

Source: Canada, Statistique Canada, Recensements agricoles 1971, 1976, 1981.



Le nombre d'emplois à l'extérieur de l'exploitation agricole est le baromètre de la situation économique de cette dernière. En leur appliquant des taux plus élevés pour le transport des marchandises, on ne pourra qu'aggraver la situation économique de ces exploitations agricoles.

Dans une étude portant sur 661 fermes céréalières destinée à Transport Canada et publiée en août 1981, M. Fleming\* donne une estimation approximative des changements que la rationalisation du réseau ferroviaire devrait apporter aux revenus nets des exploitations agricoles (multiplication par 3 du tarif du Nid-de-Corbeau et abandon de certains embranchements).

Voici ce que l'on trouve dans la conclusion de cette étude:

"Les mesures de rationalisation concernant les tarifs de transport marchandises et les embranchements destinées à augmenter la capacité de transport globale du réseau ferroviaire pourraient renforcer le potentiel d'exportation de céréales du Canada. Toutefois, si les producteurs devaient assumer le fardeau supplémentaire des coûts entraînés par ces changements, les économies d'échelle propres à la céréaliculture auraient comme

---

\* M. Fleming, Répercussions des projets de rationalisation du réseau ferroviaire sur le revenu net des céréaliculteurs de la Saskatchewan, CCT, août 1981.

conséquences que ces répercussions varieraient selon la taille de l'exploitation agricole: en d'autres termes, les petits exploitants subiraient proportionnellement une plus forte réduction de leur revenu net. Si l'on part de l'hypothèse que le revenu moyen par kilo de grain, en 1977, était de 10 ¢ (2,50 \$ par boisseau) et que les projets de rationalisation conduiraient à tripler le taux ferroviaire et à prolonger de 25 milles la distance du transport routier, on peut obtenir la différence d'impact du projet en comparant les prévisions moyennes de 2 dimensions d'exploitation agricole: la première avec une production de 10 000 boisseaux, la seconde avec une production de 18 000 boisseaux. Avant la rationalisation, le revenu net du premier producteur est de 10 522 \$; par suite de la rationalisation, ce revenu baisse de 2 945 \$, et il lui reste donc 7 577 \$. Quant au producteur plus important, son revenu net est de 23 269 \$ avant la rationalisation; cette dernière lui faisant perdre 5 301 \$, il se retrouve avec 17 968 \$.

Sous un autre angle, 146 017 titulaires d'un permis de livraison de la Commission canadienne du blé ont livré 30 664 000 tonnes de grains toutes catégories durant la campagne agricole 1981-82.

La moyenne de livraison par producteur est donc de 210 tonnes.

Au taux moyen du Nid-de-Corbeau de 4,89 \$ la tonne, le coût moyen de transport ferroviaire par producteur était de 1 027 \$. Si l'on multiplie le taux par 5, conformément aux projections pour 1990, chaque

producteur devrait en moyenne payer un total de 5 135 \$, soit 4 108 \$ de plus. La perte globale de revenu pour les exploitations agricoles serait donc de 599.8 millions de dollars.

Compte tenu des producteurs de la région des Prairies titulaires d'un permis, le revenu net par producteur dans la région des Prairies en 1982 était en moyenne de 11 844 \$. La multiplication par 5 du tarif du Nid-de-Corbeau réduirait leur revenu net de 34.7 pour cent, le ramenant à 7 736 \$.

Une perte de revenu d'une telle ampleur pour les céréaliculteurs des Prairies ne peut avoir qu'une ou plusieurs des répercussions suivantes:

- i) l'accélération de la réduction du nombre d'exploitations agricoles.
- ii) l'augmentation du nombre d'agriculteurs et de membres de leur famille cherchant un emploi à l'extérieur de la ferme, alors que le chômage est aujourd'hui élevé.
- iii) l'intensification de l'agriculture de subsistance.
- iv) la perte de la position concurrentielle de nos céréaliculteurs sur les marchés mondiaux.



- v) une perte annuelle de revenu pour la région d'environ 2 milliards de dollars, compte tenu de l'effet de multiplication.

Étant donné qu'environ 2 500 milles d'embranchements ont été abandonnés depuis 1930, c'est-à-dire que le nombre d'élévateurs à grains et de points de livraison a diminué de 50 % depuis cette époque et que l'on risque de fermer 300 des 1 215 points de livraison restants d'ici 1986, il est évident que le processus de rationalisation de la manutention et du transport des grains a déjà occasionné un alourdissement des coûts que doit subir les céréaliculteurs des Prairies pour les transports sur de longues distances.

Simultanément, on assiste à une réduction correspondante du nombre de points de livraison desservis par les compagnies de chemin de fer qui sont les bénéficiaires du processus, ainsi que des sociétés d'exploitation des élevateurs.

On néglige trop facilement le fait que des centaines de milles d'embranchement ont été délibérément laissés à l'écart par les compagnies de chemin de fer lesquelles, se faisant, se sont arrogé le droit de trancher la question des abandons de ligne.

Non seulement cette négligence a-t-elle eu pour effet d'alourdir le fardeau supporté par des milliers de céréaliculteurs pour le transport des grains sur de longues distances, mais les coûts municipaux de

l'entretien du réseau routier rural en ont été augmentés et continueront de l'être.

Ni les autorités provinciales et municipales, ni les agriculteurs, ne peuvent se permettre de laisser des compagnies ferroviaires et les sociétés de manutention des grains décider, par leur négligence ou par la manipulation du barème variable de transport des grains que laisse clairement envisager le projet de loi C-155 (article 45), l'avenir du réseau d'embranchements et du système de manutention des grains.

Tout au long de cette crise, le gouvernement fédéral a considéré la communauté des exploitants agricoles des Prairies comme taillable et corvéable à merci; il s'est montré déterminé à enrichir les compagnies ferroviaires et à faire supporter le fardeau de plus en plus lourd représenté par le transport des grains par la communauté céréalière.

Nous pensons qu'il faut placer au coeur du débat la question de savoir dans quelle mesure un agriculteur peut se permettre de payer des tarifs plus élevés pour le transport des grains.

Si l'on souhaite:

- a) préserver les collectivités rurales et conserver un secteur agricole disposant d'une large base;
- b) maintenir les revenus agricoles nets à des niveaux raisonnables et viables;

- c) conserver une gamme de cultures céréalières incluant la production de volumes suffisants de grains de faible valeur;
- d) maintenir la position concurrentielle des céréaliculteurs des Prairies sur les marchés mondiaux;
- e) préserver un climat économique qui permettra aux jeunes générations et aux générations à venir de vivre de la céréaliculture,

le tarif actuel du Nid-de-Corbeau pour les céréales d'exportation doit être maintenu à perpétuité, ainsi qu'on le prévoyait à l'origine.

Carl Snavely, l'économiste américain engagé par le gouvernement fédéral pour calculer les "pertes" encourues par les compagnies ferroviaires lors du transport du grain, s'est fait une idée très précise des répercussions d'un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau sur le revenu des exploitations agricoles familiales.

Dans une entrevue récente\*, M. Snavely a reconnu que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau entraînerait inévitablement la réduction du nombre d'exploitations agricoles familiales et la centralisation du système de manutention des grains.

---

\* The Western Producer, le 21 avril 1983: "Snavely déclare que le changement du tarif du Nid-de-Corbeau chassera les agriculteurs de leurs fermes" (Crow Change will de-people the farms, says Snavely)



Étant donné que ces conséquences sont inévitables, il est impossible de croire que le gouvernement ne s'est pas fixé pour objectif de dépeupler davantage les régions rurales et de centraliser le système de manutention des grains.

Après avoir porté aux nues l'exploitation agricole familiale et déclaré qu'elle était la clef de voûte de l'agriculture canadienne, le gouvernement fédéral cherche aujourd'hui à adopter le projet de loi C-155, qui est la négation de toutes ces déclarations et une tentative de remplir les promesses qu'il a faites aux sociétés géantes du transport et de la manutention des grains. L'exploitation familiale est la grande sacrifiée d'une politique délibérée, dont le projet de loi C-155 est l'instrument.

PORTRAIT DE DEUX SOCIÉTÉS

Nous avons dit plus haut que les propositions d'amendement du tarif du Nid-de-Corbeau ne tenait pas compte du caractère historique de ce dernier.

C'est pourquoi il nous semble justifié de rappeler au comité que les deux sociétés en cause sont loin d'être dans une situation économique difficile, et plus loin encore de la faillite.

Ces deux sociétés doivent leur existence au fait que, durant le siècle dernier, les coffres de l'État leur étaient largement accessibles. Elles sont sans aucun doute les deux sociétés ayant le plus bénéficié de l'assistance publique.

La générosité de l'État envers le Canadien Pacifique Limitée constitue un récit digne d'intérêt. Le paragraphe suivant extrait du rapport annuel du CPR de 1890, montre bien que ses dirigeants connaissaient déjà leur chance:

"Le chemin de fer Columbia et Kootenay (loué à votre compagnie à perpétuité) reliant les eaux navigables des lacs Columbia et Kootenay et permettant l'accès au secteur minier de Kootenay, est à présent pratiquement terminé. Il est promis à un trafic important. Le gouvernement provincial a encouragé ce chemin de fer en lui accordant 200 000 acres de terre de bonne valeur contenant des minéraux et également composé de forêts et de

terres arables. Ces terres ont été choisies dans les secteurs les plus prometteurs et l'on escompte que leur exploitation permettra de couvrir entièrement le coût du chemin de fer".

Cette déclaration montre bien que la société comprenait la signification de l'expression "à perpétuité", que ces terres n'avaient pas été choisies au hasard et qu'elle appliquait le principe de l'interdépendance et du financement croisé. Elle fait actuellement l'objet d'un litige engagé par des actionnaires minoritaires du Chemin de fer de l'Ontario et du Québec - loué au CP "à perpétuité" - qui lui reprochent d'avoir vendu des actifs appartenant à ces deux compagnies ferroviaires.

Quatre-vingt-treize ans plus tard, la revue Canadian Business publie, dans son numéro de juillet 1983, un rapport sur les 500 principales sociétés canadiennes et attribue au Canadien Pacifique Limitée la première place dans le pays pour ses actifs; en outre, Canadian Business place sa filiale Les entreprises du Canadien Pacifique au troisième rang, avec des actifs combinés de 29.3 milliards de dollars, des ventes combinées de 20.8 milliards de dollars pour 1982 et un revenu net de 477.3 millions de dollars. Cette entreprise emploie 127 000 personnes.

Le CP doit ses entreprises d'exploitation du pétrole et du gaz aux droits miniers acquis grâce aux concessions de terre accordées par la Saskatchewan et l'Alberta en vertu des premiers accords de 1880. Les actifs en pétrole et en gaz des entreprises CP sont aujourd'hui évalués à environ 1.8 milliards de dollars. Ses exploitations minières et minérales, qui ont vu le jour grâce à des concessions de territoires, possèdent



aujourd'hui des actifs pour un montant de 2.3 milliards. Quant à ses propriétés immobilières, en grande partie cédées également, elles sont évaluées à 1.2 milliards de dollars.

La société doit au gouvernement plus de 1.7 milliards de dollars en report d'impôt sur le revenu à compter du 31 décembre 1982, ce qui constitue certainement une aide considérable à la poursuite de sa croissance.

Le Canadien Pacifique Limitée est une entreprise multinationale dont les tentacules couvrent le monde entier. On peut résumer ainsi les intérêts qu'elle détient par le truchement de ses filiales:

Lieu d'enregistrement

CP Secteur ferroviaire

Outre l'entreprise ferroviaire de la société mère, il existe 20 sociétés de chemin de fer en location au Canada et aux États-Unis.

CP Air

Canada

Canadian Pacific Air Lines, Limitée

4 autres sociétés au Canada et au Mexique

CP Secteur maritime

Canadian Pacific Steamships, Limitée

Royaume-Uni

7 autres sociétés au Canada, au

Royaume-Uni, aux Philippines et au Pays bas

Canadian Pacific (Bermuda) Limitée	Bermuda
5 autres sociétés aux Bermudes, au	
Royaume-Uni, à Hong Kong et au Liberia	

CP Transport routier

Canadian Pacific Express & Transport Ltée	Canada
20 autres sociétés au Canada et aux É.-U.	
CanPac International Freight Services Inc.	Canada
9 autres sociétés au Canada et aux É.-U.	

Soo Line Railroad Company

4 autres sociétés aux États-Unis	États-Unis
----------------------------------	------------

CP Télécommunications

CNCP Télécommunications	Canada
Exploité en association avec le Canadien	
national	
Réseau ferroviaire partagé par moitié.	

Divers

Service d'expert-conseil du Canadien Pacifique	Canada
1 autre société au Costa Rica	
CanPac Car Inc.	É.-U.
Central Terminal Railway Company	É.-U.

The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company      Ontario  
 14 autres sociétés au Canada, aux États-Unis et  
 en France et une association au Canada

Les entreprises du Canadien Pacifique Limitée

Pétrole et gaz

PanCanadian Petroleum Limitée      Canada  
 10 autres sociétés au Canada, aux États-Unis  
 et dans d'autres pays

Mines et minéraux

Cominco Ltée      Canada  
 Cominco American Incorporated      Washington  
 Pine Point Mines Limitée      Canada  
 Vestgron Mines Limitée      Canada  
 Greenex A/S      Danemark  
 Bethlehem Cooper Corporation      Canada  
 Valley Cooper Mines Limitée (N.P.L.)      Canada  
 Western Canada Steel Limitée      Colombie-Britannique  
 West Kootenay Power and Light Company Ltée      Colombie-Britannique  
 71 autres sociétés au Canada, aux É.-U.  
 et dans d'autres pays  
 Fording Coal Limitée      Canada  
 1 autre société au Canada  
 Steep Rock Iron Mines Limitée      Ontario  
 3 autres sociétés canadiennes



Produits forestiers

CIP Inc.	Québec
26 autres sociétés au Canada, aux É.-U. et dans d'autres pays	
Great Lakes Forest Products Limited	Ontario
4 autres sociétés au Canada, aux É.-U. et dans d'autres pays	
Pacific Forest Products Limitée	Colombie-Britannique
Mayo Forest Products Limitée	Colombie-Britannique
5 autres sociétés au Canada	
Commandant Properties, Limitée	Canada

Fer et acier

The Algoma Steel Corporation, Limitée	Ontario
Cannelton Industries, Inc.	Virginie de l'Ouest
9 autres sociétés au Canada et aux É.-U.	
AMCA International Limitée	Canada
AMCA Internation Corporation	Delaware
84 autres sociétés au Canada, aux É.-U. et dans d'autres pays	

Immobilier

Marathon Reality Company Limitée	Canada
27 autres sociétés au Canada, aux É.-U. et dans d'autres pays	

Secteur agro-alimentaire

Maple Leaf Mills Limitée	Ontario
--------------------------	---------

18 autres sociétés au Canada

et dans d'autres pays

CanPac AgriProducts Limitée	Delaware
-----------------------------	----------

Baker Commodites, Inc.	Californie
------------------------	------------

Corenco Corporation	Maine
---------------------	-------

Theresa Friedman & Sons, Inc.	Maine
-------------------------------	-------

15 autres sociétés aux États-Unis

et dans d'autres pays

Divers

Canadian Pacific Hotels Limitée	Canada
---------------------------------	--------

10 sociétés au Canada et dans d'autres pays

Syracuse China Corporation	Delaware
----------------------------	----------

2 autres sociétés au Canada et aux États-Unis

Processed Minerals Incorporated	Delaware
---------------------------------	----------

2 autres sociétés américaines

Sociétés financières

Canadian Pacific Securities Limitée	Canada
-------------------------------------	--------

Chateau Insurance Company	Canada
---------------------------	--------

Canadian Pacific Enterprises (International) B.V.	Pays bas
---	----------

Canadian Pacific Enterprises (Finances) N.V.	Pays bas, Antilles
--	--------------------

Canadian Pacific Enterprises (É.-U.) Inc.	Delaware
---	----------

2 autres sociétés américaines

Est-ce que le peuple canadien se doit d'aider encore le CP en le dégageant d'un accord qui lui confère une obligation "à perpétuité"?

Le Canadien national dispose, lui aussi, d'une liste impressionnante d'intérêts détenus par ses filiales et qui illustre le caractère intégré de ses opérations. Cette société d'État, qui emploie 62 000 personnes, dispose d'actifs combinés évalués à 6.3 milliards de dollars et ses revenus, pour 1982, avoisinaient 4.2 milliards de dollars.

Le CN doit son existence à la Loi sur le chemin de fer du Canadien national, promulguée en 1919, c'est-à-dire au moment où le gouvernement fédéral entreprit, à l'aide des fonds publics, de sauver la mise aux actionnaires de plus de 200 compagnies de chemin de fer qui frôlaient la faillite.

Le CN dispose également de ramifications internationales. Après avoir réalisé 193.2 millions de bénéfices en 1981, il devait déclarer, pour 1982, 223 millions de perte que son président et directeur général, M. Maurice LeClair attribue, dans le rapport annuel de 1982, non seulement à la récession, mais également aux pertes considérables de valeur des investissements de CN dans Eurocanadian Shipholdings Ltd. (CAST) pour un montant de 61.5 millions de dollars et au 35.9 millions de dollars consacrés au Central Vermont Railway, sans compter les 10.8 millions de dollars investis dans la réorganisation de son secteur du transport routier.

On trouvera, à la page suivante, une liste des sociétés que regroupe le CN et qui sont énumérées dans son rapport annuel 1982.



L'histoire des transports ferroviaires, de même que l'histoire des transports en général au Canada, se signale par l'aide financière massive de l'État. Nous pouvons prédire que les compagnies de chemin de fer continueront, à l'avenir, à compter sur les fonds publics.

Nous sommes parfaitement conscients des pressions politiques énormes exercées par les gouvernements privés des grandes sociétés sur les décisions prises par les gouvernements élus par les citoyens.

Une telle situation trouve son illustration la plus parfaite dans le débat actuel sur le tarif du Mid-de-Corbeau; on y voit deux sociétés, l'une appartenant à des intérêts privés et l'autre détenue par l'État, réclamer avec acharnement l'abandon par l'État d'une responsabilité qui lui a été conférée par le Parlement et dans l'intérêt public.

Il existe donc indubitablement un conflit d'intérêts. Nous proclamons qu'en tant que représentant élu du peuple, le gouvernement se doit de légiférer et de gouverner d'une façon qui ne lèse pas la population au profit de sociétés, qu'elles soient privées ou publiques.

Le projet de loi C-155 n'est autre qu'un projet d'assistance publique aux sociétés, on doit le laisser mourir au feuillet.

## Sociétés

Sociétés incorporées au états financiers consolidés du chemin de fer du Canadien national au 31 décembre 1982

### Sociétés consolidées

Autoport Limited  
Canac Consultants Limited  
The Canada and Gulf Terminal Railway Company  
Canadian National Express Company  
Canadian National Hotels (Moncton) Ltd.  
Canadian National Railway Company  
The Canadian National Railways Securities Trust  
Canadian National Steamship Company, Limited  
Canadian National Telegraph Company  
Canadian National Transfer Company Limited  
Canadian National Transportation, Limited  
The Canadian Northern Quebec Railway Company  
Canat Limited  
Canaven Limited  
Chalut Transport (1974) Inc.  
Chapman Transport Limited  
CN Exploration Inc.  
C.N. (France) S.A.  
CN Marine Inc.  
CNM Inc.

CN Tower Limited  
CN Tower Restaurants Ltd.  
CN Transactions Inc.  
Coastal Transport Limited  
Cronin Transport Limited  
Detroit, Toledo and Ironton Railroad Company  
Domestic Two Leasing Corporation  
Domestic Three Leasing Corporation  
Domestic Four Leasing Corporation  
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company  
Empire Freightways Limited  
Grand Trunk Corporation  
Grand Trunk Land Development Corporation  
Grand Trunk Radio Communications, Inc.  
Grand Trunk Western Railroad Company  
The Great North Western Telegraph Company of Canada  
Husband International Transport (Ontario) Limited  
Husband Transport Limited  
Midland Superior Express Limited  
The Minnesota and Manitoba Railroad Company  
The Minnesota and Ontario Bridge Company  
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited  
The Northern Consolidated Holding Company Limited  
Northwestel Inc.  
<sup>2</sup> 116334 Canada Inc.  
<sup>3</sup> 116335 Canada Inc.  
The Quebec and Lake St. John Railway Company  
Royal Transportation Limited  
Swan River-The Pas Transfer Ltd.  
Terra Nova Telecommunications Inc.  
The Toronto-Peterborough Transport Company, Limited  
Transport Husband (Québec) Inc.  
<sup>4</sup> Transport Route Canada Inc.

### Sociétés exploitées conjointement et autres sociétés dont le CN détient des parts

The Belt Railway Company of Chicago  
Canaprev Inc.  
Central Vermont Railway, Inc.  
Chicago and Western Indiana Railroad Company  
Compagnie de gestion de Matane Inc.  
Computer Sciences Canada, Ltd.  
East Yard Development Ltd.  
E I D Electronic Identification Systems Ltd.  
Eurocanadian Shipholdings Limited  
Fort Point Holdings Ltd.  
Halifax Industries (Holdings) Limited  
Halterm Limited  
Intercast S.A.  
Lakespan Marine Inc.  
Les Entreprises Bussièrès Ltée  
The Public Markets, Limited  
Seabase Limited  
Shawinigan Terminal Railway Company  
Société du port ferroviaire de Baie Comeau-Hauterive  
Telesat Canada  
The Toronto Terminals Railway Company  
Trailer Train Company

Acquis en 1982

- 1 Anciennement Husband Inc.
- 2 Anciennement Eastern Transport Limited
- 3 Anciennement Provincial Tankers Limited
- 4 Anciennement Transport Company Limited

En outre, la propriété des chemins de fer du gouvernement canadien est confiée à la société de chemin de fer du Canadien National et intégrée à son réseau.

## APPENDICE "TRPT-100"

Section locale 611  
de l'Union nationale des agriculteurs

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU  
COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES  
AU SUJET  
DU BILL C-155, LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST  
RÉGINA, SASKATCHEWAN  
AOÛT 1983

Brian Gamble

Président

Boîte postale 307

Perdue, Saskatchewan

S0K 3C0

Jack Miller

Vice-président

Boîte postale 271

Perdue, Saskatchewan

S0K 3C0

Ian MacMillan

Secrétaire

Boîte postale 37

Asquith, Saskatchewan

S0K 0J0



Nous vous remercions de nous donner la possibilité de présenter notre point de vue sur le bill C-155 au Comité des transports. Nous avons d'ailleurs déjà communiqué ce point de vue à plusieurs reprises aux députés, à titre individuel et par l'intermédiaire de notre Section et de notre Union.

La section locale 611 de l'Union nationale des agriculteurs regroupe cinq municipalités sises à l'ouest de Saskatoon. Au cours de la campagne agricole de 1980-1981, elle a expédié 252 100 tonnes de grains (chiffre de la Commission canadienne des grains). Au tarif actuel du Nid-de-Corbeau, les frais de transport correspondants se sont élevés à 1 279 200 \$. Si l'on considère que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être quintuplé d'ici 1990, c'est 5 117 100 \$ que les producteurs de notre section devraient payer pour expédier la même quantité. Cela entraînerait une telle réduction de leur pouvoir d'achat que toutes leurs collectivités, et la ville de Saskatoon, entreraient inévitablement dans une période de déclin. Par ailleurs, et c'est encore plus grave, un autre obstacle aurait été dressé devant les jeunes agriculteurs, qui ont déjà bien des difficultés à s'en sortir.

Le débat organisé au sujet du bill C-155 a eu des effets déplorables et a été une source de discorde. Les agriculteurs ont consacré des heures innombrables, et des centaines de milliers de dollars, à essayer de démontrer au gouvernement fédéral l'importance du tarif du Nid-de-Corbeau pour l'économie agricole de l'Ouest et pour l'ensemble de la nation.

Ce projet a divisé les organisations agricoles et les agriculteurs eux-mêmes. Cela a résulté non pas d'une ferme volonté de changement, mais plutôt du fait que M. Pepin a voulu leur faire croire que l'acceptation de la réforme déboucherait sur une nouvelle politique de transport. Or, le processus Gilson a montré que les opinions des producteurs ont largement été ignorées. Le bill C-155 comprend les éléments suivants:

Partie I - Des mesures administratives relatives à la création d'un Comité supérieur du transport du grain et à la nomination d'un Administrateur de l'Office du transport du grain. En agissant ainsi, le gouvernement sape et restreint les pouvoirs de la Commission canadienne du blé, la dépouillant en fait de toute possibilité d'efficacité.

L'objectif de la Commission est de vendre les céréales du Canada, ce qui exige qu'elle dispose des pleins pouvoirs pour assurer l'efficacité des sociétés de chemin de fer et régir l'affectation des wagons. Les prévisions en matière de quantités transportées doivent être basées sur les ventes prévues par la Commission canadienne du blé. Si l'on renforçait les pouvoirs de celle-ci, en lui conférant ceux que l'on envisage d'octroyer au Comité supérieur du transport du grain et à l'Administrateur, le transport des grains ne ferait plus problème.

Nous rejetons donc la partie I du projet de loi, qui représente une duplication inutile de pouvoirs administratifs.

#### Partie II - Taux

La partie II du projet de loi est destinée à mettre en place un système extrêmement compliqué de taux de fret statutaires, fondés sur la distance. Elle permet en outre aux sociétés de chemin de fer d'imposer des tarifs variables. Nous avons déjà aujourd'hui un barème statutaire fondé sur la distance, laissons-le tranquille.

Des taux variables permettraient aux sociétés de chemin de fer de manipuler les producteurs, en les obligeant à transporter leurs céréales sur de plus grandes distances, à leurs propres frais et au détriment des routes de campagne. Ils pourraient ainsi entraîner l'abandon de certains élévateurs de campagne, pour centraliser le système de manutention des grains. Nous rejetons donc la partie II du projet de loi.

Partie III - Versements de l'État

La subvention du Nid-de-Corbeau doit être payée aux sociétés de chemin de fer. Selon l'Union nationale des agriculteurs, si les sociétés de chemin de fer transportent aujourd'hui les grains à perte, au tarif du Nid-de-Corbeau, elles devraient compenser ces pertes avec les profits qu'elles réalisent grâce aux actifs qu'elles ont pu acquérir du fait des dons que leur a faits la population canadienne à l'origine. Si le gouvernement n'oblige pas les sociétés à respecter cet engagement, elles n'auront d'autre choix que d'assumer ces pertes. Si l'État leur verse des deniers publics, pour compenser ces pertes, il importe qu'il obtienne en contrepartie une participation à leur capital.

Cette partie de la loi prévoit également que les sociétés de chemin de fer devront investir dans l'entretien du réseau, pour garantir l'efficacité du transport des grains [article 55(2)], qu'elles devront fournir des informations [article 58(d)], et qu'elles devront être assujetties à des contrôles [article 58(e)]. Ces dispositions sont positives. En effet, si le gouvernement investit de l'argent dans les sociétés de chemins de fer, le minimum qu'il puisse exiger est d'obtenir un service adéquat.

Nous rejetons par contre le plafond de 31,1 millions de tonnes, qui aura pour effet de décourager la production et de déséquilibrer notre balance des paiements.

Partie IV - Examen

Cette partie est destinée à organiser un examen global de l'application de la loi en 1985-86.

Cela n'est qu'une sucette pour les agriculteurs. Si l'on veut que la loi soit efficace, ses dispositions doivent manifestement être prévues pour un plus grand nombre d'années.



Avec cet examen, les agriculteurs ne bénéficieront d'aucune stabilité ni sécurité, car, même si le projet de loi est amendé dans un souci d'équité, nous devons reprendre tout ce processus dans deux ans.

#### Partie VI - Dispositions corrélatives

Cette partie apporte des changements à la Loi du Nid-de-Corbeau et à la Loi sur les chemins de fer.

Nous acceptons les changements qui permettraient au gouvernement de régler certains des problèmes des terres houillères résultant de la Loi du Nid-de-Corbeau.

En effet, ces terres devraient produire suffisamment de revenus pour financer tous les frais de rénovation des chemins de fer, dans un avenir prévisible. Par contre, nous n'acceptons pas l'abrogation des articles 271(1) et 414(1), (2) et (3) concernant les tarifs des céréales et de la farine. Ces tarifs devraient être non seulement préservés mais aussi appliqués à tous les grains, aux oléagineux et aux farines, énumérés à l'annexe I.

#### Annexe II (Article 40) "Barème de référence"

Nous rejetons totalement cette annexe

---

Nous souhaitons exprimer de très fortes réserves au sujet de l'hypothèse selon laquelle l'augmentation des taux de fret des grains débouchera sur la constitution d'une industrie viable de transformation dans les Prairies. Beaucoup de pays préfèrent en effet assurer eux-mêmes la transformation de leurs propres céréales. Par exemple, on peut aujourd'hui expédier de la farine des Prairies au tarif du Nid-de-Corbeau, mais nous n'avons aucun débouché mondial pour elle.

Nous ne croyons pas plus que l'industrie de l'élevage se développera si le tarif du Nid-de-Corbeau est aboli. En fait, cette décision aura probablement un effet négatif sur les prix du bétail. L'histoire nous a montré que lorsque le grain est trop bon marché, il y a toujours surproduction de bétail, entraînant un effondrement des prix. A l'heure actuelle (17 juillet 1983), les porcs et les boeufs se vendent à des prix inférieurs aux coûts de production calculés par le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan.

En conclusion, la disparition du tarif du Nid-de-Corbeau ne ferait qu'aggraver les difficultés que connaissent les agriculteurs. Le bill C-155 garantit les profits des sociétés de chemin de fer mais ne confère aucun avantage aux agriculteurs. Il débouchera nécessairement sur la détérioration des collectivités rurales.

Le gouvernement et les sociétés de chemin de fer essayent de répandre le mythe que le réseau ferroviaire ne pourra être ni rénové ni amélioré sans l'abandon du tarif du Nid-de-Corbeau. Cependant, cette rénovation devra se faire, que l'on expédie ou non des céréales. Elle devrait donc être financée soit par les autorités publiques, soit au moyen des revenus anticipés des sociétés de chemin de fer. Par ailleurs, tous les autres modes de transport canadien sont également subventionnés.

Notre Section et notre Union ont déjà exercé des pressions considérables, et adressé de nombreux mémoires, sur cette question. Le gouvernement fédéral a choisi de les ignorer. Nous sommes donc relativement satisfaits d'avoir la possibilité de vous rencontrer, pour vous communiquer directement notre point de vue, au nom de nos membres. Nous espérons que vous prendrez nos remarques au sérieux lorsque vous formulerez vos recommandations.

Merci.

## APPENDICE "TRPT-101"

Mémoire présenté au Comité permanent des transports

de la Chambre des Communes

au sujet du Bill C-155

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

PRAIRIE MALT LIMITED

Août 1983



TABLE DES MATIÈRESPage

	Résumé	
I	Introduction	
II	Qui sommes-nous?	
III	Conséquences du tarif du Nid-de-Corbeau pour les transformateurs de grains	
	L'importance de tarifs égaux pour l'orge, le malt et les sous-produits	
V	Une période de transition	
V	Définition "d'exportation"	
VII	Définition de "port"	
VIII	Tarifs de transport des conteneurs à partir de Biggar	
IX	Frais auxiliaires	

RÉSUMÉ

Le mémoire de Prairie Malt Limited porte sur divers aspects du Bill C-155 affectant les transformateurs de céréales. Le fait que les problèmes des transformateurs n'aient pas suscité autant d'intérêt que ceux des producteurs primaires ne devrait certainement pas faire croire qu'ils soient sans importance.

1. L'IMPORTANCE DE TARIFS ÉGAUX POUR L'ORGE, LE MALT ET LES  
SOUS-PRODUITS

Les prix de l'orge et du malt sont déterminés par la concurrence mondiale. Nous ne pouvons augmenter nos prix du malt à volonté lorsque nos coûts augmentent.

La différence de prix entre l'orge de brasserie et le malt est appelée "l'écart", et elle est à peu près la même dans le monde entier.

Si les taux de fret de l'orge de brasserie et du malt de Biggar à Vancouver ou Thunder Bay sont les mêmes, "l'écart" pour l'usine de fabrication du malt à Biggar sera fondamentalement le même que pour toutes les autres usines correspondantes dans le monde. Or, c'est cela qui garantit notre compétitivité. Si les taux de fret du malt dépassent ceux de l'orge de brasserie, "l'écart" diminuera et l'usine de fabrication du malt ne sera plus compétitive.

Pour nous, les marchés des provinces de l'Est ou des États-Unis sont semblables à nos autres marchés d'exportation, c'est-à-dire que la péréquation des taux de fret de l'orge de brasserie et du malt, entre Biggar et Thunder Bay, nous permet de conserver notre part minimale d'un marché extrêmement compétitif, au Canada et aux États-Unis.

Les sous-produits de la fabrication du malt font également partie de l'orge de brasserie que nous achetons. Or, ils ont eux aussi un prix mondial et un prix local, comme le malt. Il importe donc de préserver la parité des taux de fret des sous-produits et de l'orge de brasserie.

En conséquence, nous approuvons l'inclusion, dans la définition des grains, des sous-produits du grain. Nous approuvons également l'inclusion de l'annexe I dans le projet de loi, et considérons que celle-ci est tellement importante que seul le Parlement devrait avoir le droit de la modifier.

## 2. UNE PÉRIODE DE TRANSITION

Des quantités considérables d'orge achetées avant le 31 juillet, au prix mondial diminué du tarif statutaire existant alors, seront transformées en malt et en sous-produits après le 31 juillet. Avec les nouveaux tarifs, les grains transformés seront transportés à un tarif statutaire plus élevé que celui qui avait été utilisé pour déterminer notre prix d'achat de l'orge de brasserie. Cela représente pour nous un coût supplémentaire, qui n'est pas compensé. Il nous semble que cette différence



entre le prix d'achat de l'orge avant le 31 juillet et le prix des produits expédiés après devrait être prise en considération dans le Bill C-155.

Cela constitue d'ailleurs un problème annuel, qui affecte notre compétitivité. S'il n'est pas résolu, le relèvement des taux de fret, chaque année, nous sera de plus en plus néfaste.

Nous demandons que le Bill C-155 soit amendé pour obliger la Commission canadienne du blé à indemniser les acheteurs de grains de la Commission pour toute différence en matière de coûts de transport imposant des pertes aux transformateurs de l'Ouest qui achètent des grains et doivent expédier les produits transformés à des périodes différentes d'établissement des tarifs statutaires.

### 3. DÉFINITION D'EXPORTATION

Le malt expédié à Vancouver pour l'exportation ne bénéficie pas du tarif du Nid-de-Corbeau, en vertu de la loi actuelle, contrairement à celui qui est destiné aux États-Unis. L'obligation de transporter ce produit entre Biggar et Vancouver à un tarif national plus élevé affecte notre compétitivité, alors que nous devons en même temps payer un prix plus élevé pour l'orge des Prairies, puisqu'il est fixé sur la base du prix de Vancouver moins le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le tarif du Nid-de-Corbeau sera maintenu pour les exportations vers les États-Unis par Thunder Bay. Il n'y a cependant aucune raison de

traiter différemment les tonnages passant par Vancouver et par Thunder Bay.

En conséquence, nous demandons que le mot "exportation" soit défini à l'article 2 du Bill C-155 pour s'appliquer à "toute destination à l'extérieur du Canada".

#### 4. DÉFINITION DE PORT

Dans la mesure du possible, les exportations canadiennes devraient être expédiées par des ports canadiens. Cependant, pour certains marchés, le malt n'est compétitif que s'il peut être expédié aux tarifs maritimes les plus bas possible, ce qui nous oblige parfois à avoir accès au port de Seattle.

Les taux de fret commerciaux pour les transports entre les collectivités canadiennes de l'intérieur et le port de Vancouver sont toujours les mêmes, même si les produits sont ensuite exportés par Vancouver ou Seattle. En fait, presque la moitié des conteneurs passant par la côte Ouest du Canada passent par Seattle.

Toutefois, les expéditeurs de produits de grains par conteneur n'ont pas accès au port de Seattle parce que les sociétés de chemin de fer refusent de leur appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau, en vigueur pour les transports des Prairies à Vancouver. Bien que la CCT ait décidé que les exportations de malt passant par Vancouver, pour être transportées par bateau jusqu'à Seattle, ont droit au tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver, les sociétés de chemin de fer ont interjeté appel de cette

décision, et nous croyons qu'elles s'efforceront d'interpréter les définitions du Bill C-155 de façon à interdire l'utilisation de Seattle pour l'exportation de malt transporté jusqu'à Vancouver au tarif du Nid-de-Corbeau.

Seules les expéditions par conteneurs peuvent raisonnablement passer par le port de Seattle. La grande majorité des produits expédiés par Vancouver seront toujours des grains en vrac, qui continueront à utiliser le port de Vancouver.

En conséquence, nous demandons que le Bill C-155 soit modifié pour ajouter à la définition de "port de Colombie-Britannique", à l'article 2, les mots suivants: "mais ne comprend pas nécessairement le transport de grains par bateau à partir de ce port".

5. TARIFS POUR LE TRANSPORT DE CONTENEURS À PARTIR DE BIGGAR

Les tarifs appliqués au transport de malt devraient toujours être les mêmes, quel que soit le type d'équipement utilisé. Si l'on peut avoir recours à de nouveaux types de wagons, il ne faudrait pas décourager une telle évolution en imposant des tarifs plus élevés, comme l'envisagent les articles 50 et 51. Selon nous, ces articles du projet de loi devraient être éliminés.



6. FRAIS AUXILIAIRES

Les frais auxiliaires devraient être statutaires, et calculés d'une manière qui soit conforme au calcul des tarifs statutaires pour les transports sur les voies principales. Nous ne réclamons pas de subvention à cet égard. Cependant, le tarif total de transport des grains ou des produits de grains doit correspondre à l'objectif fondamental de la loi, qui est d'accorder la même protection aux expéditeurs. En d'autres mots, la structure tarifaire ne devrait certainement pas comprendre des "échappatoires" délibérées. Nous estimons que les frais auxiliaires devraient être prévus par le Bill C-155, et calculés comme les tarifs de transport des voies principales.

## I INTRODUCTION

Nous vous remercions de nous autoriser à venir témoigner devant vous au sujet du Bill C-155, projet de loi très important. Notre mémoire portera sur certains aspects particuliers du projet de loi, et comprendra diverses recommandations.

Ce projet de loi est d'une importance cruciale pour le Canada, et surtout pour les provinces de l'Ouest. Il est tout aussi important pour les sociétés de chemin de fer que pour les producteurs céréaliers et les consommateurs de grains du pays. En fait, puisque ce seront ceux-ci qui seront le plus affectés par ses dispositions, il importe que leurs intérêts légitimes soient protégés.

Le Comité ne manquera pas d'étudier divers aspects du projet de loi particulièrement importants pour les producteurs primaires de l'Ouest.

- Il s'agira de savoir notamment si les subventions doivent être payées aux sociétés de chemin de fer ou aux producteurs, si le plafond fixé à la subvention du Nid-de-Corbeau doit être maintenu ou abrogé, et comment devrait être calculée la clause de sauvegarde destinée à protéger les producteurs face à des augmentations tarifaires excessives. En ce qui nous concerne, nous n'abordons pas ces questions dans notre mémoire, puisque les groupes directement concernés ne manqueront pas de les analyser en détail.

Les questions qui nous intéressent sont sensiblement différentes, puisqu'elles concernent essentiellement les transformateurs plutôt que les

producteurs. Le fait qu'elles aient jusqu'à présent suscité moins d'intérêt que celles qui concernent les producteurs primaires ne devrait cependant porter personne à croire qu'elles soient moins importantes pour l'économie du pays ou de l'Ouest. Certes, le développement de l'Ouest a d'abord été fondé sur l'encouragement de la production agricole primaire, mais la poursuite de son expansion exige maintenant la diversification de l'économie de l'Ouest et la création d'industries susceptibles d'ajouter de la valeur aux produits primaires.



## II QUI SOMMES-NOUS?

Prairie Malt Limited est une société établie à Biggar, en Saskatchewan, qui achète de l'orge de brasserie à des agriculteurs de l'Ouest de la province, pour la transformer en malt et en sous-produits. Nos achats annuels d'orge de brasserie atteignent environ 80 000 tonnes métriques. En outre, le prix plus élevé que nous payons pour l'orge de brasserie représente un avantage important pour les producteurs.

Notre société offre également une option à la vente d'orge de brasserie produite au Canada. En effet, certains pays n'achètent pas d'orge de brasserie, puisqu'ils n'ont pas les usines nécessaires pour la transformer. Puisque nous pouvons assurer cette opération au Canada, nous élargissons les possibilités d'exportation d'orge de brasserie cultivée dans notre pays.

Nous exportons environ 25 % de notre production aux États-Unis et 45 % vers d'autres pays étrangers, les 30 % restant étant vendus au Canada.

Notre société est entrée en production en octobre 1978, grâce à un investissement d'environ 28 millions de dollars. Elle emploie environ 50 à 60 personnes. En outre, elle achète des biens et services à de nombreuses entreprises locales, créant ainsi des emplois indirects et des possibilités d'investissement.

III      CONSÉQUENCES DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU POUR LES TRANSFORMATEURS  
DE GRAINS

D'aucuns s'imaginent que les transformateurs de grains tirent un avantage du tarif du Nid-de-Corbeau, puisque leurs produits transformés sont expédiés à ce tarif. Tel n'est cependant pas le cas, puisque les transformateurs réussissent à peine à couvrir leurs frais. Cela est dû au fait que le prix de l'orge des Prairies est fixé au prix mondial, à Vancouver ou Thunder Bay, diminué du tarif du Nid-de-Corbeau. À cause du tarif du Nid-de-Corbeau, nous devons donc payer beaucoup plus pour les grains que nous achetons dans les Prairies. Ces coûts supplémentaires éliminent donc tout avantage que nous pourrions tirer de l'application du tarif du Nid-de-Corbeau au transport de nos produits.

Par ailleurs, l'interprétation de la législation actuelle en matière de chemins de fer nous cause des préjudices qui ont freiné notre croissance. Or, le nouveau projet de loi ne les élimine pas, comme nous le montrerons dans les pages suivantes.

IV      L'IMPORTANCE DE TARIFS ÉGAUX POUR L'ORGE, LE MALT ET LES  
SOUS-PRODUITS

Puisque nous vendons la majeure partie de notre production à l'exportation, le prix du malt est déterminé par la concurrence internationale, et nous ne pouvons l'augmenter à volonté, lorsque nos coûts augmentent.

Par ailleurs, le prix de l'orge de brasserie et le prix du malt à Vancouver (ou Thunder Bay) étant les prix mondiaux, la différence entre le prix de l'orge de brasserie et le prix du malt est ce que nous appelons "l'écart", qui est généralement identique dans le monde entier. En d'autres mots, le prix de l'orge de brasserie et le prix du malt, pour l'usine de fabrication de Biggar, par exemple, sont les prix mondiaux de ces produits rendus dans les ports, diminués des frais de transport entre Biggar et Vancouver ou Thunder Bay. Si les taux de fret de l'orge de brasserie et du malt sont les mêmes entre une localité de l'Ouest telle que Biggar et des ports tels que Vancouver ou Thunder Bay, l'écart pour l'usine de fabrication du malt de Biggar sera le même que celui constaté à Vancouver ou Thunder Bay.

Cet élément est extrêmement important car, si les taux de fret jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay pour l'orge de brasserie et le malt sont les mêmes, "l'écart" assumé par l'usine de fabrication de Biggar sera essentiellement le même que celui assumé par tous les autres fabricants mondiaux de malt, ce qui nous permet d'être compétitif. Par compte, si le tarif de transport du malt est supérieur à celui de l'orge de brasserie,



"l'écart" calculé à l'usine de Biggar sera réduit, et celle-ci ne sera plus compétitive.

L'une des raisons pour lesquelles le tarif du Nid-de-Corbeau est tellement important, et pour lesquelles il est essentiel que soit maintenue la parité des taux de fret de l'orge de brasserie et du malt, est que les usines de fabrication du malt dans les régions productrices d'orge des autres pays qui nous font concurrence sur le plan mondial, soit en France, en Belgique, en Grande-Bretagne et en Australie, sont implantées relativement près des côtes, ce qui réduit sensiblement leurs frais de transport terrestres.

Le malt expédié au tarif du Nid-de-Corbeau des provinces de l'Ouest vers Thunder Bay, puis vers les provinces de l'Est ou les États-Unis, se trouve dans la même situation que celui qui est exporté vers d'autres pays. Or, notre compétitivité sur les marchés des provinces de l'Ouest et des États-Unis est très fragile. La péréquation des taux de fret de l'orge de brasserie et du malt, entre Biggar et Thunder Bay, contribue à préserver la part mineure que nous avons réussi à obtenir sur ces marchés extrêmement concurrentiels.

Ces raisons justifient que le tarif de transport du malt reste celui qui est établi par statut, et soit le même que celui de l'orge de brasserie.

Les sous-produits de la fabrication du malt sont les criblures, les racines et des grains de provende, qui sont évidemment achetés au prix

de l'orge de brasserie. On calcule à leur sujet un prix mondial, rendu au port, et des prix locaux pour les usines de fabrication du malt, équivalents au prix mondial diminué du tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'au port. Il importe donc de maintenir la parité entre les tarifs de transport de ces sous-produits et de l'orge de brasserie, comme pour le malt.

### CONCLUSIONS

- 1) Nous approuvons la définition de "grains" figurant actuellement dans le Bill C-155, et comprenant tous les produits de grains énumérés à l'annexe I.
- 2) Nous approuvons également l'inclusion de l'annexe I dans la Loi, et considérons qu'elle représente un élément tellement important que seul le Parlement devrait avoir le droit d'y apporter des changements.

## V

UNE PÉRIODE DE TRANSITION

Il y a toujours des quantités importantes d'orge achetées par les usines de transformation et placées en entreposage avant la transformation. Cela est particulièrement important à la fin de la campagne agricole de la Commission canadienne du blé (le 31 juillet), car nous devons alors acheter et entreposer suffisamment d'orge pour assurer notre production jusqu'à la prochaine récolte. Par ailleurs, l'orge ne peut être transformée en malt immédiatement après la récolte, car elle doit être entreposée pendant un minimum de temps pour que les graines sortent de leur dormance. En conséquence, le 31 juillet, nous devons avoir acheté suffisamment d'orge pour assurer notre production jusque fin novembre ou décembre.

Cependant, l'article 53 du Bill C-155 stipule que les tarifs statutaires annuels augmenteront le 1<sup>er</sup> août de chaque année.

Notre problème vient du fait que des quantités considérables d'orge sont achetées avant le 31 juillet, au prix mondial diminué du tarif statutaire alors en existence. Comme le malt et les sous-produits ne seront transformés qu'après le 31 juillet, ils devront être transportés à un tarif statutaire plus élevé que celui qui avait été utilisé pour calculer notre prix d'achat de l'orge de brasserie. Dans ce cas, nos frais de transport à l'achat et à la vente ne s'annuleront pas, ce qui nous imposera un coût supplémentaire. Malheureusement, le Bill C-155 ne tient pas compte de cette différence entre les taux de fret de l'orge achetée avant le 31 juillet et les produits expédiés après cette date.



Les pertes qui peuvent résulter de cette différence ne sont pas négligeables. En effet, nous devons acheter environ 25 à 30 mille tonnes métriques d'orge avant le 31 juillet, et si les taux de fret augmentent en moyenne de 3 \$ la tonne chaque année, de 1984 à 1992, nous devons assumer une différence d'environ 75 000 \$ à 90 000 \$ chaque année.

Il est indispensable que le projet de loi comprenne un mécanisme permettant de résoudre ce problème annuel, si l'on veut préserver notre compétitivité.

Selon nous, la méthode la plus simple consisterait à amender le Bill C-155 pour obliger la Commission canadienne du blé à indemniser les acheteurs de grains de la Commission pour la différence existant entre les tarifs statutaires à l'achat des produits de base et à la vente des produits transformés. Il ne serait pas difficile d'adopter un système permettant de vérifier les quantités achetées et entreposées avant le 31 juillet, de façon à calculer la différence.

Si cette question n'est pas résolue par le Bill C-155, nous devons assumer chaque année des pertes considérables, du fait de la modification des taux de fret. Selon nous, cette conséquence n'est certainement pas voulue par le législateur, et nous prions donc votre Comité de recommander des amendements appropriés au Bill C-155.

À notre avis, ce problème n'affecte que les transformateurs ou autres utilisateurs de grains des provinces de l'Ouest qui utilisent le

tarif du Nid-de-Corbeau pour l'expédition de leurs produits. Cela est dû au fait que les fabricants de malt des provinces de l'Est, des États-Unis ou de l'étranger achètent normalement leur orge à Thunder Bay ou à Vancouver. Ce préjudice involontairement causé aux transformateurs des provinces de l'Ouest devra manifestement être corrigé avant l'entrée en vigueur du Bill C-155, car nous ne croyons pas qu'il reflète l'intention des auteurs de la réforme du Nid-de-Corbeau.

#### RECOMMANDATION

Nous prions votre Comité d'amender le Bill C-155 pour obliger la Commission canadienne du blé à indemniser les acheteurs de grains de la Commission pour toute différence des coûts de transport assumés par les transformateurs de l'Ouest pour l'achat de grains et l'expédition de produits pendant des périodes différentes de calcul des tarifs statutaires.

## VI

DÉFINITION D'EXPORTATION

Le malt transporté à Vancouver, pour l'exportation, ne bénéficie actuellement pas du tarif du Nid-de-Corbeau attribué au malt destiné aux Etats-Unis. Sur les quantités destinées à la côte Ouest des Etats-Unis, les sociétés de chemin de fer imposent un tarif intérieur élevé jusqu'à Vancouver, et des tarifs compensatoires ensuite.

Le prix de l'orge que nous devons acheter, à Biggar, est le prix mondial à Vancouver diminué du tarif du Nid-de-Corbeau. Nous perdrons notre compétitivité si nous devons expédier nos produits entre Biggar et Vancouver aux prix intérieurs élevés, tout en payant un prix élevé pour l'orge des Prairies, celui-ci étant déterminé sur la base du prix de Vancouver moins le tarif du Nid-de-Corbeau.

D'aucuns prétendent que les fabricants canadiens de malt recevraient une subvention s'ils pouvaient bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau sur le trajet Biggar-Vancouver de leurs exportations vers la côte Ouest des Etats-Unis. Tel n'est cependant pas le cas. L'application du tarif du Nid-de-Corbeau au transport de malt vers Vancouver, quelle que soit la destination finale, placerait simplement le fabricant de malt des Prairies dans la même position que si les taux de frais de l'orge et du malt étaient fixés à un niveau paritaire par les sociétés de chemin de fer. L'application du tarif du Nid-de-Corbeau ne subventionne pas le fabricant de malt des Prairies.



Le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique, et continuera de s'appliquer, aux quantités transportées à Thunder Bay pour être exportées vers les États-Unis. Il n'y a donc aucune raison que les quantités transportées à Vancouver ou à Thunder Bay soient traitées différemment, si elles sont destinées aux États-Unis.

Il convient également de mentionner qu'en vertu du Bill C-155 les tarifs statutaires seront établis à un niveau permettant non seulement de couvrir les coûts variables des sociétés de chemin de fer mais aussi de leur offrir une contribution de 20 %. Il serait difficile de prétendre que de tels tarifs représentent une subvention, à long terme.

#### RECOMMANDATION

En conséquence, nous recommandons que l'on ajoute à l'article 2 du Bill C-155 une définition claire du mot "exportation", de façon à y inclure "toute destination à l'extérieur du Canada".

VII DÉFINITION DE "PORT"

L'une des principales raisons de l'adoption du Nid-de-Corbeau en 1897 était que le Canada devait transporter ses produits destinés à l'exportation sur de très longues distances. La situation n'a pas changé depuis, si ce n'est que la concurrence internationale est aujourd'hui beaucoup plus féroce qu'au début du siècle.

Selon nous, les exportations canadiennes devraient dans la mesure du possible passer par des ports canadiens. Pour certains marchés, cependant, surtout pour l'Asie du sud-est, notre malt n'est compétitif que s'il peut bénéficier des tarifs océaniques les plus faibles. Or, le port de Seattle est un port de conteneurs efficient, de grande capacité et desservi par des lignes océaniques compétitives, non assujetties aux tarifs de conférence et reliant tous les grands marchés mondiaux. En contrepartie, le port de Vancouver est essentiellement desservi par des lignes assujetties aux tarifs de conférence, qui sont élevés. Ces lignes sont essentiellement établies pour relier directement les grands centres démographiques, les liaisons avec les centres secondaires étant assurées par transbordement, ce qui en augmente encore les coûts.

Étant donné la situation qui prévaut à Vancouver, presque la moitié des conteneurs de la côte Ouest du Canada, à l'entrée et à la sortie, passent en fait par le port de Seattle. Le trajet Vancouver-Seattle est alors assuré par voie terrestre, les conteneurs étant chargés ou déchargés soit à Vancouver soit plus loin à l'intérieur du pays. Finalement, les tarifs commerciaux de transport ferroviaire à l'importation et à

l'exportation, entre les régions de l'intérieur du Canada et Vancouver, sont les mêmes si les exportations sont ensuite acheminées par Vancouver ou par Seattle.

Cependant, les exportateurs de malt, ainsi que les autres exportateurs de produits céréaliers des provinces de l'Ouest, sont privés de l'accès au port de Seattle car les sociétés de chemin de fer refusent d'appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau aux produits qui seraient transportés des Prairies jusqu'à Vancouver, pour aller ensuite à Seattle. De cette façon, les transformateurs des Prairies sont moins compétitifs, étant donné qu'ils doivent payer un prix élevé pour les grains des Prairies (prix mondial de Vancouver moins le faible tarif du Nid-de-Corbeau), tout en étant obligés de payer le tarif intérieur élevé pour le transport de leurs produits jusqu'à Vancouver.

La position adoptée par les sociétés de chemin de fer prive les producteurs de malt de l'accès à un système de transport qui est utilisé par pratiquement tous les produits non céréaliers importés ou exportés par la côte Ouest, au moyen de conteneurs.

En 1982, nous avons demandé à la Commission canadienne des transports de résoudre cette difficulté, et elle a rendu un jugement en notre faveur. En d'autres mots, elle a décidé que les exportations de malt jusqu'à Vancouver, pour transbordement terrestre jusqu'à Seattle, devaient bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver. Les sociétés de chemin de fer ont cependant interjeté appel et semblent décidées à contester ce jugement par tous les moyens possibles. Nous les soupçonnons de



vouloir interpréter les définitions incluses dans le Bill C-155 pour nous empêcher d'utiliser le port de Seattle pour exporter du malt transporté au tarif du Nid-de-Corbeau.

Il convient de mentionner que le malt transporté jusqu'à Thunder Bay au tarif statutaire peut ensuite être expédié au-delà de ce point par les chemins de fer canadiens ou par des navires empruntant les Grands lacs, soit vers les États-Unis, soit vers les ports des États américains de l'Est. Cette pratique protège la compétitivité des ports canadiens de l'Est, et permet aux expéditeurs canadiens de desservir leurs marchés étrangers aux tarifs les plus compétitifs possible.

À notre avis, nous donner accès au port de Seattle n'aura aucune conséquence majeure pour le port de Vancouver. En effet, la grande majorité des produits bénéficiant du tarif du Nid-de-Corbeau sont des céréales transportées en vrac. Seuls les produits transportés en conteneurs peuvent raisonnablement se prévaloir du port de Seattle. Nous permettre d'utiliser ce dernier améliorera donc la compétitivité de nos produits sur les marchés mondiaux sans causer de préjudice sensible au port de Vancouver.

Nous n'aurions aucun avantage à transporter nos conteneurs par camion, entre Vancouver et Seattle, si ceux-ci pouvaient être chargés sur des bateaux dans le port de Vancouver, à des prix compétitifs. Nous estimons qu'une concurrence libre entre les divers ports et entre les lignes maritimes les placerait en position d'égalité pour l'obtention de notre trafic, tout en nous permettant de maintenir et d'améliorer notre position sur les marchés étrangers.

RECOMMANDATION

En conséquence, nous recommandons d'ajouter à la définition de "port de Colombie-Britannique", à l'article 2 du Bill C-155, les mots suivants: "mais ne comprend pas nécessairement le transport de grains par bateau à partir de ce port".

## VIII

TARIFS DES TRANSPORTS DE CONTENEURS À PARTIR DE BIGGAR

Les articles 50 et 51 du Bill C-155 stipulent que les tarifs applicables au transport de grains au moyen de wagons autres que des wagons couverts, des wagons-trémies ou des wagons-citernes fournis par les expéditeurs, pourront être supérieurs aux tarifs de ligne unique prescrits par l'article 43, la différence ne devant en aucun cas être supérieure à la somme nécessaire pour tenir compte de la différence de coûts.

La méthode fondamentale d'établissement des tarifs, en vertu du Bill C-155, consiste à calculer les coûts variables des sociétés de chemin de fer pendant une année, d'y ajouter une contribution de 20 %, et d'établir ensuite le barème correspondant, avec révision annuelle. En d'autres mots, les coûts spécifiques d'un point à un autre ne se reflètent pas dans les tarifs spécifiques.

Cependant, dans le cas des transports de grains par types spécifiques de wagons, les tarifs doivent refléter ces coûts spécifiques, ce qui n'est pas conforme à la méthode fondamentale.

À l'avenir, nous aurons peut-être la possibilité de charger des conteneurs à Biggar pour le transport du malt. En vertu des articles 50 et 51, les coûts supplémentaires résultant du transport des conteneurs sur des wagons plats, de Biggar à Vancouver ou Thunder Bay, seraient ajoutés aux tarifs de ligne unique prescrits par l'article 43, ce qui découragerait une telle évolution.



Nous nous opposons donc aux articles 50 et 51. Si le bill C-155 avait été adopté il y a 20 ans, de telles dispositions auraient freiné l'utilisation de wagons couverts ou de wagons-trémies pour le transport des céréales. Le Bill C-155 ne devrait donc pas contenir de dispositions interdisant ou décourageant les gains d'efficiencie dans le transport des céréales ou des produits céréaliers, ou dans la recherche de nouveaux équipements ferroviaires.

#### RECOMMANDATION

Nous recommandons l'élimination des articles 50 et 51 du Bill C-155.

## IX

FRAIS AUXILIAIRES

Les frais auxiliaires comprennent les frais d'arrêt, les frais de chargement hors-ligne, et les autres frais ajoutés au tarif de base. En règle générale, ils ne sont pas assumés par les producteurs primaires, puisque leurs transports sont effectués à partir des élévateurs établis le long des voies jusqu'à des élévateurs terminaux, sans exiger de service supplémentaire. Par contre, les transformateurs implantés dans les Prairies doivent faire transporter des céréales dans leurs établissements, puis expédier les produits résultant de la transformation. Ce sont les frais auxiliaires de transit qui nous préoccupent le plus.

Le processus de fabrication du malt en transit consiste à arrêter un chargement d'orge pour permettre la fabrication du malt et la réexpédition de celui-ci et des sous-produits vers une destination finale, au tarif statutaire applicable du point d'expédition originel jusqu'au point de livraison. L'objectif est de permettre au fabricant de malt de transporter ses produits, à l'arrivée et au départ, au tarif normal augmenté de frais d'arrêt pour la fabrication du malt, plutôt que d'être obligé de payer le total d'un tarif intérieur à l'arrivée et d'un tarif statutaire au départ.

Cette méthode trouve son origine dans la manutention des grains dans l'Ouest. On avait en effet encouragé le transit pour la meunerie, dans le but essentiel de favoriser l'implantation dans les provinces de l'Ouest de minoteries et d'industries de transformation des sous-produits céréaliers. Cet objectif reste important aujourd'hui, et de tels

mécanismes de transit pourraient faciliter et favoriser la transformation des grains dans les provinces de l'Ouest, si les frais correspondants étaient raisonnables.

Il arrive parfois que le transformateur soit obligé de faire des chargements hors-ligne, notamment lorsque l'usine de fabrication du malt n'est pas implantée sur la voie directe reliant le producteur à Thunder Bay ou Vancouver. Dans ce cas, le fabricant doit payer les frais de transport jusqu'à la voie directe. Lorsqu'une usine de fabrication du malt est implantée au milieu d'une région de production, il est quasiment impossible d'éviter ces transports secondaires pour l'expédition de l'orge par chemin de fer.

Selon nous, les frais auxiliaires tels que les frais d'arrêt ou les frais de chargements hors ligne, pour l'orge expédiée par notre usine de Biggar devraient être calculés de manière conforme au calcul des tarifs statutaires pour le transport sur les voies directes. Ces frais auxiliaires devraient être statutaires, pour garantir que le coût total de transport des grains et des produits céréaliers reste conforme à l'objectif fondamental de la Loi, qui est d'accorder une protection législative complète aux expéditeurs, ce qui signifie que les barèmes ne devraient pas comprendre "d'échappatoires" délibérées. Pour que les expéditeurs considèrent que la réforme du Nid-de-Corbeau est globale, il importe que tous les frais soient prévus par la Loi.

En vertu de la Loi actuelle, les frais auxiliaires sont établis par les sociétés de chemin de fer, comme elles l'entendent. Ces dernières



années, ils ont connu des augmentations extraordinaires. Depuis 1967, les augmentations ont été bien supérieures à celles des autres tarifs. Par exemple, les frais d'arrêt qui étaient de 3 cents les cent livres en 1967 sont aujourd'hui de 40 cents, ce qui représente une augmentation de 1 233 %. De telles augmentations, sur une période de 16 ans, montrent bien que tous les frais doivent être protégés par la Loi, de la même manière que les tarifs fondamentaux.

Mentionnons d'ailleurs que les frais auxiliaires pour le transport de farine dans les provinces de l'Est sont établis par l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer. Cet article concerne les transports de marchandises destinées à l'exportation à partir des provinces de l'Est, vers des ports de l'Est. En conséquence, les minoteries de l'Est bénéficient d'une protection statutaire à l'égard des frais auxiliaires. Le Bill C-155 devrait donc corriger la discrimination qui existe actuellement, en octroyant une protection égale aux transformateurs de l'Ouest.

Les sociétés de chemin de fer prétendent que les frais auxiliaires pour les céréales et les sous-produits céréaliers sont aujourd'hui conformes aux frais imposés pour d'autres produits. Cela ne justifie cependant pas leur exclusion du principe de protection statutaire. Par ailleurs, la réforme du Nid-de-Corbeau n'a pas été basée sur les tarifs établis pour le transport d'autres produits. Ce n'est pas dans ce contexte que l'on calcule les tarifs de base, et ce n'est donc pas dans ce contexte que l'on devrait calculer le niveau des frais auxiliaires pour le transport des grains et des produits céréaliers de l'Ouest. Le Bill C-155 étant

destiné à favoriser la transformation des produits agricoles dans les provinces de l'Ouest, il serait contradictoire de ne pas inclure les frais auxiliaires dans ce mécanisme statutaire.

On nous a dit que la question des frais auxiliaires pourrait être abordée par le biais d'une demande soumise à la Commission canadienne des transports, au titre de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Cette solution n'est cependant pas satisfaisante, puisque le Bill C-155 est destiné à résoudre le problème du transport des grains et des produits céréaliers de l'Ouest dans l'intérêt public. Si tel est le cas, nous devons supposer que l'objectif du législateur est d'inclure dans le projet de loi toute les dispositions qu'il juge souhaitables et nécessaires. À notre avis, il est manifestement dans l'intérêt public que le Bill C-155 soit une loi vraiment globale, touchant tous les aspects du transport des grains et des produits céréaliers dans l'Ouest, et tous les frais correspondants. C'est pour cette raison que nous demandons à votre Comité de recommander au Parlement d'inclure dans le projet de loi la question des frais auxiliaires.

Nous ne vous demandons pas de subventionner les frais auxiliaires. Nous demandons simplement qu'ils soient calculés de la même manière que les frais de chargement de base, c'est-à-dire en tenant compte des coûts variables des sociétés de chemin de fer et d'une contribution fixe. Les revenus des sociétés de chemin de fer pour le transport des grains et des produits céréaliers continueront ainsi à être complètement protégés, et, quant à nous, nous saurons que tous les frais que nous devons assumer pour le transport des grains et des produits sont protégés par la Loi.

RECOMMANDATION

Nous recommandons d'amender l'article 47 du Bill C-155 en ajoutant les paragraphes suivants:

"47.1(1) Les frais auxiliaires concernent des services fournis par une société de chemin de fer en plus du transport des grains sur les voies directes.

(2) La Commission peut déterminer le niveau des frais auxiliaires, par décret, mais ceux-ci ne pourront en aucun cas dépasser le niveau que la Commission juge nécessaire pour refléter les coûts variables des services auxiliaires augmentés de 20 %".



## APPENDICE «TRPT-102»

MÉMOIRE AU  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORT  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES  
AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155  
«LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST»

CanMar Grain Inc.

Août 1983

RECOMMANDATIONS AU  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
EN CE QUI CONCERNE LE PROJET DE LOI C-155

présentées au nom de  
CanMar Grain Inc.

par  
Cecil G. Werner, président,  
CanMar Grain Inc.

Le 8 août 1983

TABLE DES MATIERESSOMMAIRE DE LA DIRECTION

- I. Généralités
- II. Mouvement du produit
- III. Recommandations
- IV. CanMar Grain Inc.

LISTE DES TABLEAUX

- 1. Superficie consacrée aux principales cultures spéciales en Saskatchewan--production et valeur--1982.
- 2. Proportion de la production des cultures spéciales situées en Saskatchewan--1981.
- 3. Différence typique entre la Saskatchewan et les provinces voisines en ce qui a trait au prix du transport des produits transformés des cultures spéciales--1982.
- 4. Frais de manutention et de transport relatifs au mouvement des pois de grande culture et des lentilles de Rosetown à Montréal.
- 5. Coût du transport comparativement au revenu du producteur pour différentes cultures--Saskatchewan--1980-1982.
- 6. Écart prévu dans le coût du transport de différentes cultures vers Vancouver--1982-1991.

LISTE DES GRAPHIQUES

- 1. Désavantage dans le prix du transport pour les producteurs de la Saskatchewan comparativement à ceux des autres provinces.
- 2. Coût du transport en pourcentage du prix final au producteur--certaines cultures.
- 3. Comparaison des coûts de transport de la production par acre pour différentes cultures--vers les postes d'exportation dans les ports canadiens.



SOMMAIRE DE LA DIRECTION

1. POUR QUE L'INDUSTRIE DES CULTURES SPÉCIALES SOIT VIABLE DANS L'OUEST CANADIEN, IL FAUT QUE LE TRANSPORT SOIT EFFICACE ET PEU COÛTEUX.

Les cultures spéciales ont connu depuis dix ans, dans l'Ouest canadien, une croissance remarquable, attribuable à plusieurs facteurs: une forte demande internationale, l'utilisation des cultures spéciales pour étendre la rotation des cultures, et la recherche de nouveaux marchés pendant les périodes d'excédent de grain. L'aspect le plus important de cette croissance, toutefois, c'est l'énergie consacrée par les différents fermiers au développement de cette nouvelle industrie.

Aujourd'hui, dans l'Ouest canadien, l'industrie des cultures spéciales est une importante industrie secondaire. Quelque 250 petits établissements de transformation, dispersés à travers les Prairies, ajoutent de la valeur au produit agricole et créent des emplois équivalant à environ 100 000 jours-personnes.--(1)

Ces produits agricoles sont vendus partout dans le monde, et le Canada doit concurrencer les États-Unis, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Australie pour obtenir ces marchés. Certains pays, comme la Turquie, versent d'avantageuses subventions pour améliorer la production et augmenter les exportations. Cette farouche concurrence, les producteurs canadiens y ont fait face, mais ils ont dû baisser le prix des denrées et, par conséquent, réduire leurs revenus. Les producteurs ont été contraints de faire des ajustements et peuvent maintenant produire à des coûts moins élevés.

Malgré la baisse des prix, le coût du transport des cultures spéciales et de leurs produits transformés a augmenté radicalement. Le transport par chemin de fer compte maintenant pour 25 à 50 p. cent de la valeur de certaines cultures spéciales, comme les pois et les lentilles. Le prix du transport pour l'expédition de la plupart des cultures spéciales est de cinq à dix fois plus élevé que le coût du transport du blé vers les ports canadiens.

Bien que ce soit elle qui offre le plus de possibilités pour les cultures spéciales, la Saskatchewan est, à cause de sa situation géographique, désavantagée par rapport à ses voisines. Le coût du transport vers Vancouver y étant plus élevé qu'à partir de l'Alberta et celui du transport vers Montréal plus élevé qu'à partir du Manitoba, elle risque

---

(1) Sur la base de 1,4 heures-personne de travail par tonne de produit récolté.

de perdre sa compétitivité sur le plan des prix. La production se déplacera vraisemblablement vers les régions de l'Alberta et du Manitoba où les coûts sont moins élevés. Les tarifs élevés de transport des marchandises ajoutent à ce désavantage.

L'Ouest canadien ne pourra pas exploiter son immense potentiel pour la poursuite de l'expansion dans la production et la transformation de ces produits agricoles si le Canada ne peut pas soutenir agressivement la concurrence pour l'obtention des marchés outre-mer et si les tarifs élevés de transport continuent à ronger les profits de la production agricole.

## 2. LA DISCRIMINATION DANS LE PRIX DU TRANSPORT DE CERTAINS PRODUITS AGRICOLES EST INJUSTIFIÉE.

Certaines cultures spéciales, comme les légumineuses (lentilles, pois de grande culture, haricots égyptiens et haricots secs) et la graine de l'alpiste des Canaris sont produites sur une plus grande superficie que le tournesol ou le triticales, qui ont été incorporés à la nouvelle structure tarifaire prévue par la loi. L'exclusion des légumineuses et de la graine de l'alpiste des Canaris ne peut donc pas être justifiée par la production.

Plusieurs organisations agricoles, y compris le Saskatchewan Wheat Pool, ont recommandé que toutes les cultures céréalières de l'Ouest canadien et les produits qui en découlent soient traités de la même façon à la nouvelle structure tarifaire.

Ce principe est d'autant plus valable que ces produits sont cultivés sur les mêmes terres et aux dépens des céréales et des oléagineux. Si certaines terres sont réservées aux cultures spéciales plutôt qu'aux céréales et oléagineux, il y a réduction des subventions totales à verser, au poids, pour le transport des grains actuellement mentionnés à la loi, subventions qui pourraient équitablement être appliquées au transport des produits qui les ont remplacés, à savoir, les cultures spéciales. De plus, la production des cultures spéciales est complémentaire au réseau d'élévateurs du pays. Parce que ces produits spéciaux sont transformés dans de petits établissements extérieurs au réseau ferroviaire et transportés par conteneurs ferroutiers aux grandes gares de marchandises, la question de l'espace d'entreposage et des voies ferrées ne se pose pas.

## 3. LES AVANTAGES D'UNE Saine Industrie Des Cultures Spéciales

La valeur nominale à la ferme des produits agricoles spéciaux démontre à elle seule l'importance de cette industrie pour l'Ouest canadien. En

1981, la production des agriculteurs de l'Ouest--(2) dépassait en valeur les 60 millions de dollars, en légumineuses et graines de l'alpiste des Canaris seulement. Si on tient compte, en outre, de l'effet multiplicateur de la valeur ajoutée de 25 millions de dollars, qui se traduit en emplois dans des douzaines d'établissements de transformation, en emplois et expérience de la commercialisation dans les entreprises locales de mise en marché et en emplois et services fournis par les compagnies de matériel spécialisé et de produits chimiques, on peut conclure que cette industrie a une importance économique réelle de beaucoup supérieure aux 60 millions de dollars de production agricole.--(3) Outre les emplois et services directement reliés à la production et à la commercialisation de ces produits spéciaux, l'économie bénéficie des revenus réinvestis par les fermiers pour l'obtention de plusieurs autres biens et services. De même, on peut conclure que chaque dollar qui est investi dans le transport des cultures spéciales par le Trésor public est épargné par les producteurs et sera ultimement utilisé par eux pour l'achat de biens et services, créant ainsi le même effet multiplicateur.

Les agriculteurs peuvent, chacun, tirer de nombreux avantages des cultures spéciales. En plus d'offrir de meilleures possibilités de commercialisation et de n'être pas contingentées, les cultures spéciales permettent un meilleur flux de liquidités, parce qu'elles n'ont pas besoin d'être entreposées longtemps et peuvent être mises en marché rapidement. Sur le plan agronomique, elles permettent des rotations de cultures plus longues et une réduction du temps de jachère, améliorant ainsi la gestion des sols.

4. L'INCORPORATION DE TOUTES LES CULTURES SPÉCIALES À LA STRUCTURE RÉVISÉE PRÉVUE PAR LA LOI EST CONFORME À LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

L'industrie des cultures spéciales dans l'Ouest canadien cadre bien avec la politique énoncée par le gouvernement en vue d'intensifier la production agricole et de la diversifier de façon à ne plus être dépendants de l'économie du blé. Comme plusieurs de ces plantes, et notamment les légumineuses, ont la capacité de fixer une partie de l'azote dont elles ont besoin, il est possible de faire un usage plus efficace des engrais et de réduire le temps de jachère, ce qui permet de pratiquer une agriculture plus intensive.

---

(2) Source: Saskatchewan Agriculture. Ce chiffre représente la valeur à la ferme f.à.b. du produit.

(3) La valeur ajoutée de 25 millions de dollars résultant de la transformation et de la mise en marché des cultures spéciales, est calculée d'après un prix moyen de 2,25 cents la livre pour 500 000 tonnes de produit qui subit une certaine transformation et qui est par après mis en marché à partir de l'Ouest chaque année.



L'industrie des cultures spéciales s'est développée dans l'Ouest canadien en réaction à une demande sur le plan des exportations, et cette demande augmente toujours en raison de la production de protéines nécessaire pour régler le problème de la faim dans le monde. La vente des cultures spéciales constitue également une source précieuse de devises étrangères pour l'économie canadienne. Les cultures spéciales permettent au Canada d'exporter dans un plus grand nombre de pays et donc de conclure des marchés dans des pays qui n'importent pas de céréales. L'utilisation domestique de certains produits de ces cultures cadre également avec la politique visant à remplacer les importations étrangères et à en arriver à l'auto-suffisance dans tous les genres de production alimentaire.

#### 5. IL EN COÛTERAIT TRÈS PEU AU TRÉSOR PUBLIC

L'incorporation de toutes les cultures spéciales au réseau tarifaire révisé prévu à la loi ne coûterait, d'après les estimations--(4) que 8 millions de dollars de plus au Trésor fédéral. Ce n'est pas beaucoup si on tient compte du fait que la subvention globale au transport du grain s'élève à 650 millions de dollars et la valeur ajoutée par la transformation à 25 millions de dollars. En investissant cette somme, le gouvernement fédéral indiquerait sa volonté d'encourager la croissance et le développement de l'industrie des cultures spéciales dans l'Ouest. Les économies directes que réaliseraient les producteurs entraîneraient également une amélioration de l'économie de la production et d'autres investissements en approvisionnements et services. Les incertitudes relatives au coût du transport ainsi éliminées, les producteurs seraient en mesure de faire des choix économiques rationnels.

---

(4) Source: Saskatchewan Wheat Pool. Cette estimation englobe tous les grains spéciaux, comme les graines de moutarde, qui ont été incorporés à la structure tarifaire révisée.

## I. GENERALITES

On peut définir les cultures spéciales comme des cultures à grande échelle, non horticoles, autres que les cultures traditionnelles de céréales et d'oléagineux comme le blé, l'avoine, l'orge, le seigle, le lin et le colza. Plusieurs parmi les cultures spéciales importantes ont été exclues de la structure tarifaire révisée prévue au projet de loi C-155, notamment les lentilles les pois de grande culture, les haricots secs, les haricots égyptiens et les graines de l'alpiste des Canaris.

La superficie consacrée aux cultures spéciales a augmenté depuis dix ans, comme l'indique le Tableau 1. La Saskatchewan est le principal producteur canadien de lentilles, de graines de l'alpiste des Canaris et de moutarde. Elle compte également pour une proportion croissante de la production de pois de grande culture et présente d'immenses possibilités pour accroître la production de la plupart des cultures spéciales, qui pourrait même atteindre deux millions d'acres.--(5)

---

(5) Cette projection de deux millions d'acres consacrées aux cultures spéciales en Saskatchewan d'ici 1990 est fonction de la récente tendance annuelle vers l'expansion de la superficie cultivée, compte tenu de la surface maximale se prêtant à ces cultures,ensemencée à 10 p. cent, et des systèmes cultureux actuels.

TABLEAU 1: SUPERFICIE CONSACRÉE AUX PRINCIPALES CULTURES SPÉCIALES  
EN SASKATCHEWAN - PRODUCTION ET VALEUR (superficie en acres)

Année	Pois de grande culture	Lentilles	Haricot égyptien	Graine de l'alpiste des Canaris	Tournesol	Moutarde
1972	5000	15000	No Data	1568	22540	137200
1973	4000	2500	1000	980	2450	220500
1974	6500	3500	2000	980	392	196000
1975	14000	500	1235	9800	686	74304
1976	14000	600	aucune donnée	14700	980	74480
1977	23000	3300	1200	21560	2940	117600
1978	27000	21500	6000	14700	10780	125440
1979	30000	29600	11000	28175	17846	96849
1980	30000	61500	11000	59535	18253	132726
1981 *	39000	89000	900	49490	9800	109025
1982 *	50000	110000	500	123725	17150	100000
1983 *	45000	110000	1000	55000	15000	120000
Estimation 1981 (production en milliers de tonnes)	17.4	31.5	.73	25.54	3.2	46.1
Valeur estimative en dollars (1981)		\$13,860,000	\$140,000	\$ 9,950,000	\$ 814,000	\$ 15,500,000

Source: Saskatchewan Agriculture

\* Données préliminaires



TABLEAU 2: PROPORTION DE LA PRODUCTION DES CULTURES SPÉCIALES  
SITUÉES EN SASKATCHEWAN - 1981 \*

<u>Culture</u>	<u>Superficie totale dans les Prairies</u> (en acres)	<u>Superficie totale située en Saskatchewan</u> (en acres)	<u>Proportion de la production des Prairies située en Saskatchewan</u> (en pourcentage)
Pois de grande culture	122,760	39,000	20.0
Lentilles	106,200	89,000	83.0
Haricots égyptiens	11,850	900	8.0
Haricots secs	20,328	150	.03
Graines de l'alpiste des Canaris	86,950	49,490	57.0
Tournesol	300,000	9,800	3.3
Moutarde (toutes les sortes)	185,497	109,025	60.0

SOURCE: Saskatchewan Agriculture

- \* Il n'est pas possible, au moment de la rédaction du rapport, d'obtenir les données finales pour 1982 et 1983.

## II. MOUVEMENT DU PRODUIT

L'industrie des cultures spéciales a été établie pour répondre à une demande sur le plan des exportations, la consommation canadienne ne comptant pour la plupart de ces produits que pour une part négligeable de la production totale. Les légumineuses cultivées au Canada (lentilles, pois, haricots secs) étant surtout vendues en Europe du Nord et dans les pays qui bordent la Méditerranée et la mer des Antilles, la plus grande part de la production de la Saskatchewan est transportée vers l'est, par le port de Montréal. Des quantités importantes de pois jaunes de grande culture sont également transportées vers l'ouest, par le port de Vancouver, à destination des pays du Pacifique, où l'on fait concurrence à la production australienne. La demande canadienne de pois jaunes est concentrée en Ontario et au Québec.

À cause de la nature de la demande, on ne transporte en vrac que de petites quantités. On procède habituellement ainsi: on ramasse le produit chez le cultivateur et on le transporte par camion à l'établissement de transformation où il est classé, nettoyé et mis en sac pour être expédié. Les sacs sont ensuite expédiés par camion-remorque et wagon ou chargés dans des conteneurs à l'établissement de transformation. Le produit qui n'est pas mis en conteneur pour exportation à partir de la Saskatchewan doit être mis en conteneur au port (c'est ce qu'on appelle «l'empotage») et transféré ensuite sur un navire.

À cause de la situation géographique de la Saskatchewan, les frais d'expédition vers les ports y sont plus élevés qu'au Manitoba ou en Alberta. Les producteurs de la Saskatchewan sont donc, comme nous l'avons mentionné, désavantagés sur le plan des coûts, dans le cadre des structures tarifaires actuelles, situation qu'aggrave la faiblesse des marchés internationaux.

Comme nous l'illustrons plus loin, les différences dans les frais de transport entre la Saskatchewan d'une part et le Manitoba et l'Alberta d'autre part sont importantes. Elles peuvent s'élever à 37 dollars la tonne pour le transport des pois vers l'est, et à douze dollars la tonne pour le transport de la graine de l'alpiste des Canaris vers l'ouest.

Soulignons également que les principaux coûts qui s'ajoutent au coût à la ferme sont les frais de nettoyage et d'expédition (voir le Tableau 4). Les frais de transport par ferroulage sont plus élevés que les frais de transport par conteneur.

TABLEAU 3: DIFFERENCE TYPIQUE\* ENTRE LA SASKATCHEWAN ET LES PROVINCES VOISINES EN CE QUI A TRAIT AU PRIX DU TRANSPORT DES PRODUITS TRANSFORMES DES CULTURES SPECIALES - 1982

<u>A. Prix du transport vers l'est</u>		Désavantage pour la Saskatchewan
(en dollars le quintal)		
1) <u>Lentilles:</u> sur la base d'un chargement de 40 000 lbs, par ferroutage.		
De Winnipeg (Manitoba)		
à Montréal .....	1.77	\$9.70 la tonne
De Regina (Saskatchewan)		
à Montréal .....	2.21	
2) <u>Pois jaunes de grande culture:</u> sur la base d'un chargement de 120 000 lbs, par wagon-trémie.		
De Winnipeg (Manitoba)		
à Montréal .....	1.53	\$32.96 la tonne
De Melfort (Saskatchewan)		
à Montréal .....	3.02	
<u>B. Prix du transport vers l'ouest</u>		
(en dollars le quintal)		
1) <u>Graines de l'algiste des Canaris:</u> sur la base d'un chargement de 12 000 lbs, par wagon-trémie.		
De Calgary (Alberta)		
à Vancouver .....	1.63	\$16.97 la tonne
De Regina (Saskatchewan)		
à Vancouver .....	2.40	
2) <u>Pois jaunes de grande culture:</u> sur la base d'un chargement de 120 000 lbs, par wagon-trémie.		
D'Edmonton (Alberta)		
à Vancouver .....	1.84	\$16.10 la tonne
De Melfort (Saskatchewan)		
à Vancouver .....	2.57	

- \* Il s'agit de différences typiques dans le prix du transport à partir de la Saskatchewan et des points donnés de l'Alberta et du Manitoba, différences qui varient d'un point d'expédition à l'autre et d'une denrée à l'autre. Les autres différences sont trop nombreuses pour les mentionner dans ce mémoire préliminaire.

- \*\* Aucun taux définitif n'a pu être obtenu pour 1982 (novembre).



TABLEAU 4: FRAIS DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT RELATIFS  
AU MOUVEMENT DES POIS DE GRANDE CULTURE ET DES  
LENTILLES DE ROSETOWN A MONTREAL  
(Récolte de 1980 -- de septembre 1980 à juin 1981)

Denrée et mode de transport

Frais encourus	Pois		Lentilles	
	Conteneur	Ferroutage (en dollars le quintal)	Conteneur	Ferroutage
Nettoyage et mise en sacs	1.25	1.25	2.00	2.00
Sacs	.50	.50	.50	.50
Ramassage et livraison *	.71	.78	.71	.78
Gare intérieure	.14	--	.14	--
Expédition **	2.06 ***	2.10	2.13 ***	2.10
Empotage et entreposage	--	.46	--	.46
Manutention et droits de quai	.25	.25	.25	.25
Total	4.91	5.34	5.73	6.09

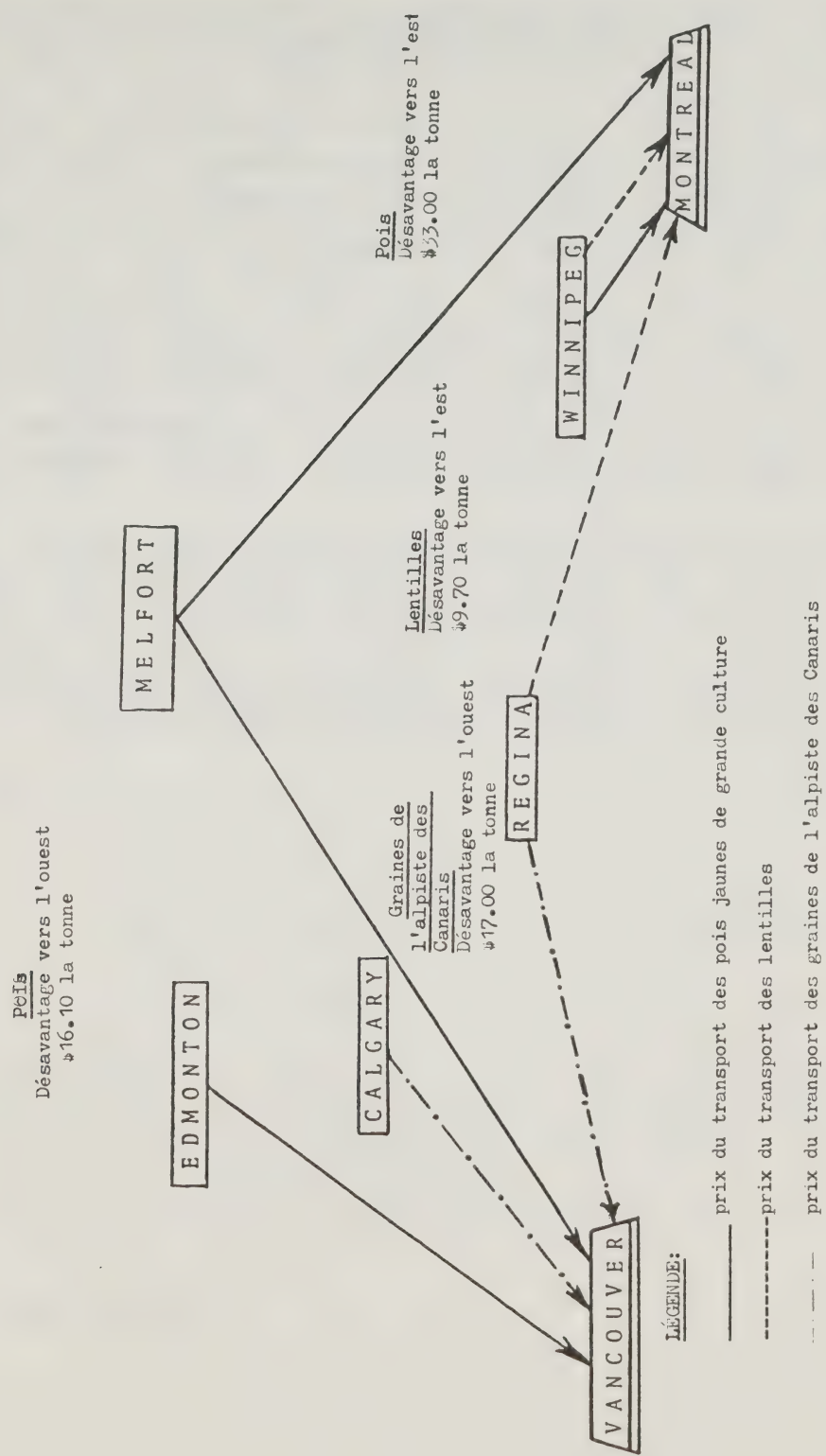
\* De Rosetown à Saskatoon

\*\* De Saskatoon à Montréal

\*\*\* Il n'y a plus de différence dans le tarif du transport pour les pois et les lentilles.

SOURCE: Canada Grains Council

GRAPHIQUE 1: DÉSAVANTAGE DANS LE PRIX DU TRANSPORT  
POUR LES PRODUCTEURS DE LA SASKATCHEWAN  
COMPARATIVEMENT À CEUX DES AUTRES PROVINCES



L'industrie des cultures spéciales s'est développée en dépit des écarts entre le prix du transport des cultures spéciales et celui des cultures céréalières traditionnelles. La valeur unitaire de ces produits spéciaux ayant été relativement plus élevée ces dernières années, les producteurs ont pu absorber les frais de transport supplémentaires. Cependant, en 1982, à cause de la baisse des prix internationaux et du gel, la valeur nette reçue par le cultivateur a baissé radicalement. Les frais de transport comptent donc maintenant, dans les coûts pour le producteur, pour une plus grande proportion qu'auparavant (voir le Tableau 5). Si on compare les coûts de transport en pourcentage des prix aux producteurs pour les cultures spéciales et pour le blé, la discrimination devient évidente. Comme l'illustre le Graphique 2, les coûts de transport ne comptent que pour 2,5 p. cent du prix du blé alors qu'ils comptent pour 42 p. cent du prix des pois de grande culture. Le Graphique 3 indique que, sur la base de la production, les coûts de transport des lentilles sont plus que six fois plus élevés qu'ils ne le seraient pour une production équivalente, en acres, de blé.

Les coûts de transport menaçant déjà l'industrie des cultures spéciales en 1982, si on ne met pas fin à la discrimination dans les tarifs de transport, l'écart s'élargira encore davantage, entre les grains subventionnés et les cultures spéciales, d'ici la fin de la décennie. Comme l'indique le Tableau 6, si on suppose un taux annuel d'inflation de 10 p. cent, l'écart entre le coût du transport des lentilles et celui du blé sera de \$83.81 la tonne en 1991 et de \$2.28 le boisseau.



TABLEAU 5: COÛT DU TRANSPORT COMPARATIVEMENT AU REVENU  
DU PRODUCTEUR POUR DIFFÉRENTES CULTURES -  
SASKATCHEWAN - 1980-1982

Culture	Année	Prix brut au producteur 1	Coût moyen du transport	Rendement réalisé par le producteur 2	Coût du transport en pourcentage du prix final
(en dollars la tonne)					
Pois jaunes 3	1980	\$ 241.45	\$ 48.95**	\$ 192.50	25.4
	1981	202.20	55.34	146.85	37.6
	1982	187.00*	55.34	132.20*	41.9
	1983	196.00*	58.11 <sup>x</sup>	137.89*	42.0
Lentilles 4	1980	635.05	41.90***	593.15	7.1
	1981	489.73	48.73	441.00	11.1
	1982	291.28*	48.73	242.55*	20.1
	1983	299.00*	51.17 <sup>x</sup>	247.83*	21.0
Graines de l'alpiste des Canaris 4	1980	354.34	45.64****	308.70	14.7
	1981	450.10	55.56	394.53	14.1
	1982	282.24*	61.74	220.50*	27.9
	1983	231.15*	64.83 <sup>x</sup>	166.32*	39.0
Blé de printemps 5	1980/81	211.07	5.07	206.00	2.5
	1981/82	189.70	5.07	184.63	2.7
	1982/83	186.50*	5.07	181.43	2.8
	1983/84	177.50*	5.07 <sup>xx</sup>	172.43	2.9

\* Projeté

\*\* Prix moyen pondéré du transport par wagon; Nipawin-Montréal.

\*\*\* Produit mis en sacs transporté par ferroutage; Regina-Montréal.

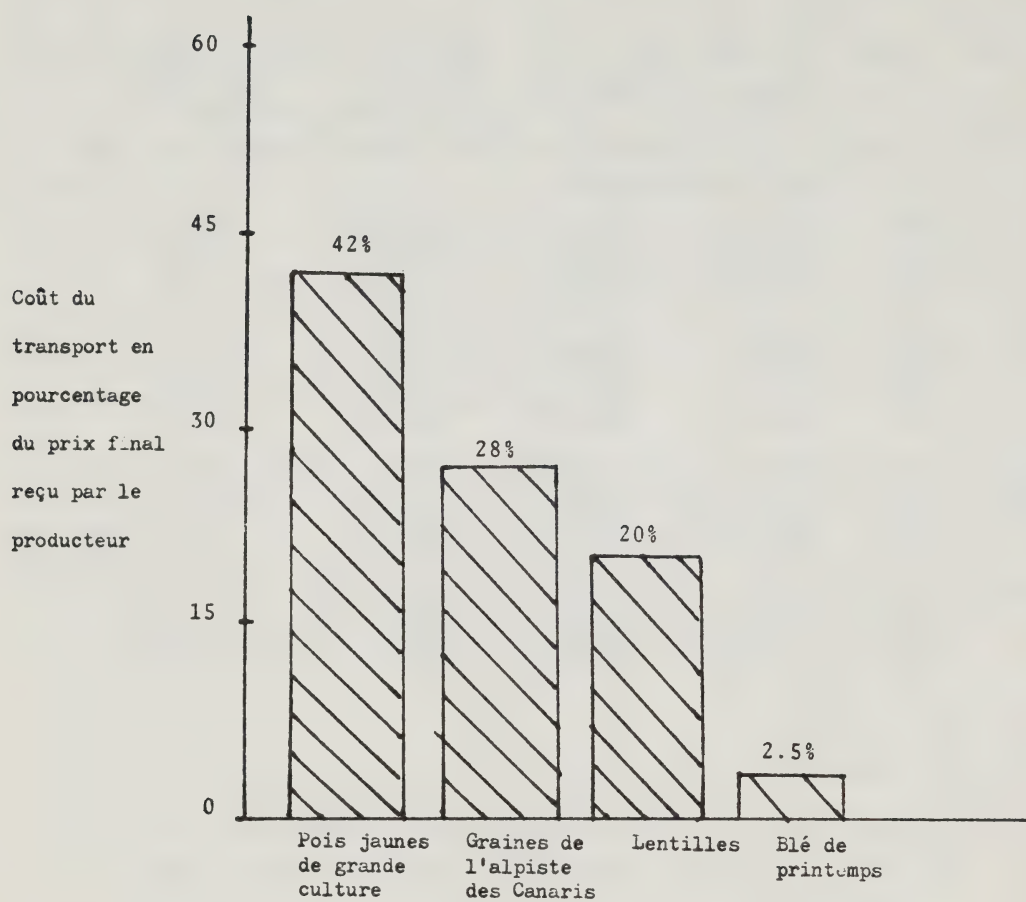
<sup>x</sup> Augmentation prévue de 5 p. cent.

<sup>xx</sup> En vigueur jusqu'à l'adoption du projet de loi C-155.

- 1) Prix au producteur; expédition vers le port, transformation, manutention et mise en sacs exclus.
- 2) Prix moyen pondéré pour la Saskatchewan; sont exclus: coûts de production et f.à.b. au point d'expédition.
- 3) Base de calcul: de qualité 3 (Ouest canadien).
- 4) Sur la base du prix moyen pondéré pour la province.
- 5) Calculé à partir d'un point en Saskatchewan équidistant de

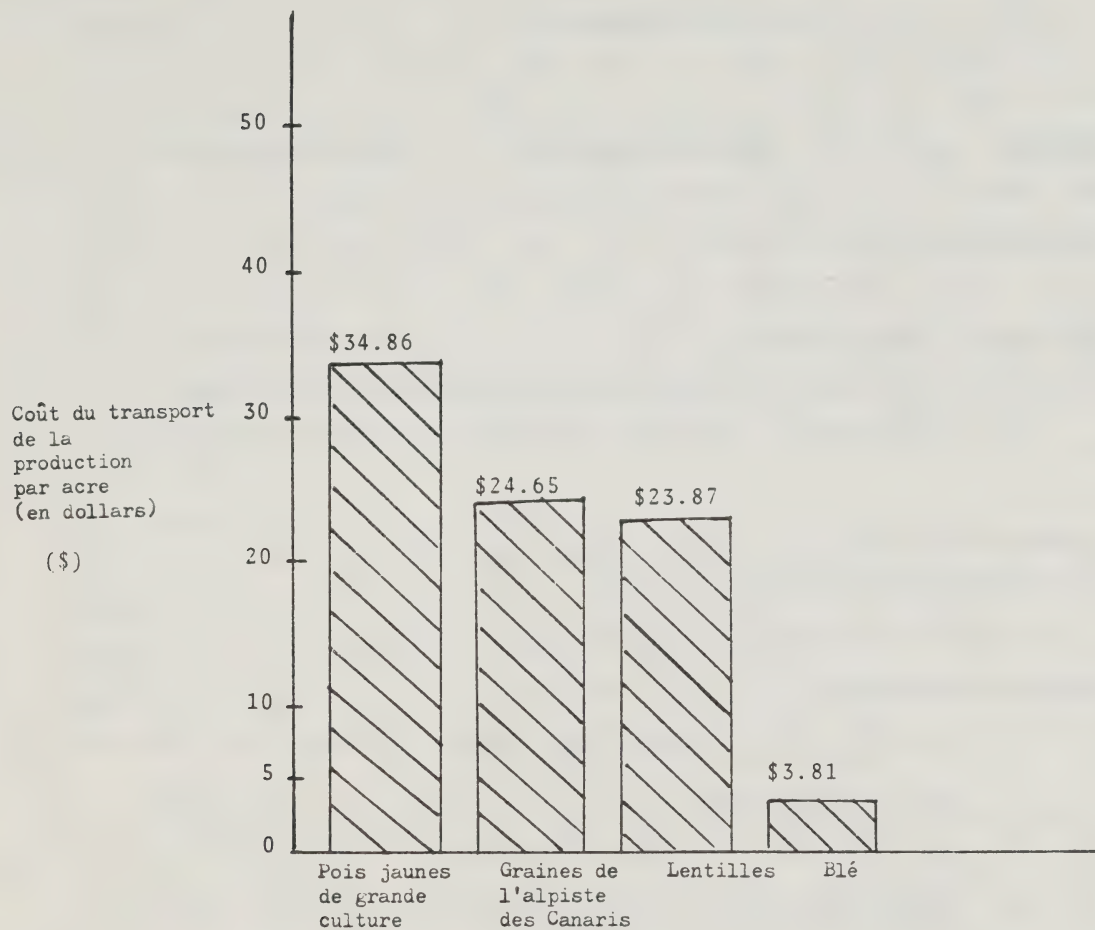
Vancouver et de Thunder Bay;

source: Gilson Report.



GRAPHIQUE 2: COÛT DU TRANSPORT EN POURCENTAGE DU PRIX FINAL AU PRODUCTEUR - CERTAINES CULTURES \*

\* 1982: Blé de printemps 1980-1981



GRAPHIQUE 3: COMPARAISON DES COÛTS DE TRANSPORT DE LA PRODUCTION PAR ACRE POUR DIFFÉRENTES CULTURES - DE LA SASKATCHEWAN AUX POSTES D'EXPORTATION DANS LES PORTS CANADIENS - 1982 \*

\* Calculé à l'aide des données sur la production et le transport de la Saskatchewan Agriculture.



TABLEAU 6: ÉCART PREVU DANS LE COÛT DU TRANSPORT  
DE DIFFÉRENTES CULTURES VERS VANCOUVER -  
1982-1991

(en dollars la tonne)

<u>1982-1983</u>	<u>1990-1991 (6 p. cent) <sup>1</sup></u>	<u>1990-1991 (10 p. cent) <sup>2</sup></u>
Blé - 5.07 *	27.21 ****	27.21 ****
Lentilles/pois - 51.81 **	85.49	111.02

Ecart selon le produit cultivé

Coût du transport du blé en pourcentage du coût du transport des pois et lentilles:

1982 = 9,8 p. cent      1990 <sup>1</sup> = 31 p. cent      1990 <sup>2</sup> = 24,5 p. cent

---

1) En supposant une inflation de 6 p. cent.

2) En supposant une inflation de 10 p. cent.

---

\*      Gilson Report; base: Scott (Saskatchewan)

\*\*      Base: Regina-Vancouver.

\*\*\*      Base: lignes du CP, Choiceland (Saskatchewan).

\*\*\*\*      Déclaration du ministre Pépin sur les décisions prises sur les orientations politiques; Winnipeg, le 1<sup>er</sup> février 1983.

### III. RECOMMANDATIONS

Comme nous l'avons expliqué à la Section II, les coûts élevés de transport ont réduit considérablement les rendements tirés par les producteurs des cultures spéciales en 1982. Mais les bas prix et les coûts élevés de transport sont encore plus graves si on tient compte de ce que coûte la production des cultures spéciales et de l'effet dévastateur du gel pour la qualité des récoltes de 1982. A cause des sommes élevées qu'ils ont dû engager et des bas prix de 1982, plusieurs producteurs n'auront qu'une faible marge de manoeuvre financière. Les liquidités sont si rares que les profits du producteur sont à peine suffisants pour couvrir les frais d'exploitation, encore moins les immobilisations. Si les producteurs doivent aussi porter le fardeau supplémentaire des tarifs marchandises élevés, il leur sera difficile de continuer à s'intéresser aux cultures spéciales. Bref, ces faits annoncent une crise d'une telle ampleur que la Saskatchewan risque de perdre la diversification agricole qu'assuraient les cultures spéciales.

Le dilemme des coûts de transport est particulièrement inquiétant si l'on tient compte du caractère des producteurs de cultures spéciales. En tant que groupe, ces producteurs représentent certains des meilleurs administrateurs agricoles de la province. Ils ont investi de fortes sommes pour les immobilisations à long terme qu'exigent ces cultures, où la gestion agricole tient une grande place. Les sommes immobilisées sont dans une large mesure retournées directement dans l'économie locale, soutenant plusieurs organismes de services agricoles.

En conséquence, et compte tenu des graves répercussions économiques qu'aura la décision d'inclure les cultures spéciales à la structure tarifaire proposée, ou de les en exclure, CanMar Grain formule les recommandations suivantes, fondées sur la simple réalité à long terme de l'inflation du coût du transport et sur des faits économiques. Il n'est pas dans notre mandat de faire des commentaires sur d'autres aspects de la politique agricole relativement aux subventions.

CanMar recommande donc:

- a) que toutes les légumineuses--lentilles, pois de grande culture, haricots secs et haricots égyptiens--qui sont cultivées dans l'Ouest canadien, de même que les graines de l'alpiste des Canaris soient mentionnées au projet de loi C-155;
- b) que tous les produits des légumineuses (en sacs, nettoyés ou autrement transformés), auxquels sont appliqués des techniques de purification ou d'extraction des protéines, de même que les sous-produits soient protégés et mentionnés au projet de loi C-155;

- c) qu'un représentant de l'industrie des cultures spéciales fasse partie des éventuels organismes de surveillance en vue d'assurer le rendement des chemins de fer, et que les garanties de service et de rendement appliquées aux principaux grains soient également appliquées aux cultures spéciales, de façon à réduire au minimum les allongements de délai et les manquements aux contrats;
- d) que la formule servant à déterminer les taux compensatoires aux chemins de fer soit appliquée au mouvement des marchandises en conteneurs, comme elle l'est aux expéditions en vrac, et que le prix du transport du grain en conteneurs soit compté pour déterminer le coût total moyen au chemin de fer plutôt qu'appliqué spécifiquement comme prime à chaque expéditeur, ce qui permettrait d'éviter la manipulation et l'érosion des avantages du barème de référence;
- e) que cette même formule soit utilisée pour déterminer les frais accessoires sur le mouvement des marchandises en conteneurs, de façon à éviter que ces frais soient manipulés, notamment les droits de dépôt en route et les frais de transport hors ligne, et à assurer que les taux ne contreviennent pas aux mesures anti-inflationnistes et ne servent pas à camoufler des coûts supplémentaires excessifs.

#### IV. CANMAR GRAIN INC.

CanMar Grain Inc. est une société constituée aux termes des lois fédérales, qui a son bureau à Regina (Saskatchewan). Depuis sa constitution en société en 1979, CanMar a fourni des services de mise en marché et des contrats de production pour certaines cultures spéciales comme les pois de grande culture, les lentilles, les graines de l'alpiste des Canaris et le tournesol de confiserie. Quatre-vingt-dix-huit p. cent de la production commandée à contrat et achetée est vendue à l'extérieur de la Saskatchewan, et environ 90 p. cent de cette production est expédiée par chemin de fer.

CanMar utilise un réseau de mandataires pour représenter la compagnie dans les principales régions de production et pour traiter et nettoyer le produit. Chacun des représentants à l'emploi de CanMar donne du travail à des personnes des collectivités environnantes pour aider à l'exploitation de chaque établissement de transformation.

CanMar Grain presse le gouvernement d'adopter les recommandations que contient le présent mémoire. Nous espérons que les petites compagnies céréalieres comme la nôtre pourront travailler dans un nouveau climat économique, en sachant qu'il n'y aura plus d'incertitude quant aux coûts des chemins de fer. Les fermiers seront alors en mesure de prendre des décisions économiques rationnelles. Si on ne saisit pas cette occasion, les petites entreprises céréalieres devront ultimement fermer leurs portes et laisser une industrie désorganisée à quelques grandes compagnies.















---

*From the Rural Municipality of Douglas, No. 436:*

Mr. Ken McDonald, Deputy Reeve.

*From the Rural Municipality of Birch Hills, No. 460:*

Mr. Wayne Hovdebo, Counsellor.

*From Prairie Malt Limited:*

Mr. A.D. Huffman, President;

Mr. Marshall E. Rothstein, Legal Advisor;

Mr. Dennis G. Schreiber, Traffic Manager.

*From CanMar Grain Incorporated:*

Mr. Cecil Werner, President;

At 7:30 p.m.:

*From the New Democratic Party Caucus of the Saskatchewan Legislature:*

Mr. Allen Engel, M.L.A. Assiniboia-Gravelbourg;

Mr. Dwain Lingenfelter, M.L.A., Shaunavon;

Mr. Norm Lusney, M.L.A., Pelly;

Mr. John Burton, Research Consultant.

*From the Saskatchewan New Democratic Party:*

Mr. Wayne Hovdebo, Vice-President.

*From the Saskatchewan Young New Democrats:*

Mr. Scott Banda.

*From the Pro-Star Mills Ltd.:*

Mr. Morton Satin.

*From the Canadian Alfalfa Dehydrating Industry:*

Mr. Arthur Hesge, Spokesman, External Relations Committee;

Mr. Allan Lindsay, Secretary Treasurer of Alfalfa Meal Association;

Mr. Henry Dueck, Managing Director, Nepcan Marketers of Processed Alfalfa.

*De la municipalité rurale de Douglas, n° 436:*

M. Ken McDonald, maire adjoint.

*De la municipalité rurale de Birch Hills, n° 460:*

M. Wayne Hovdebo, conseiller.

*De la «Prairie Malt Limited»:*

M. A.D. Huffman, président;

M. Marshall E. Rothstein, conseiller juridique;

M. Dennis G. Schreiber, directeur de la circulation.

*De la «CanMar Grain Incorporated»:*

M. Cecil Werner, président.

A 19h30:

*Du Caucus du Nouveau parti démocratique de l'Assemblée législative de la Saskatchewan:*

M. Allen Engel, député, Assiniboia-Gravelbourg;

M. Dwain Lingenfelter, député, Shaunavon;

M. Norm Lusney, député, Pelly;

M. John Burton, expert-conseil.

*Du Nouveau parti démocratique de la Saskatchewan:*

M. Wayne Hovdebo, vice-président.

*Du «Saskatchewan Young New Democrats»:*

M. Scott Banda.

*De la «Pro-Star Mills Ltd.»:*

M. Morton Satin.

*De la «Canadian Alfalfa Dehydrating Industry»:*

M. Arthur Hesge, représentant, Comité des relations extérieures;

M. Allan Lindsay, secrétaire-trésorier, «Alfalfa Meal Association»;

M. Henry Dueck, directeur administratif, «Nepcan Marketers of Processed Alfalfa».



---

*From the National Farmers Union, Local 611:*

Mr. Steve Jalbert, Former Member;  
Mrs. Ruby Miller.

*From the National Farmers Union, Local 633:*

Mr. Lorne Pattison, President.

*From the National Farmers Union, Local 638:*

Mr. Cecil Opheim, President;  
Patricia Godhe, Vice-President;  
Mr. Jack Lowndes, Vice-President.

*From the National Farmers Union, Local 611:*

Mrs. MaryAnn Hovdebo, President.

*From the National Farmers Union, District 2, Local 620:*

Mr. Earnest Ross, Past Director;  
Mr. Rene Ross.

*From the National Farmers Union, Local 625:*

Mr. Gordon Hamblin, President.

*From the National Farmers Union, District 1, Region 6:*

Mrs. Darlene Harrison, Women's District Director.

*From the National Farmers Union, Local 617:*

Miss Kim Korven, Member.

*From the National Farmers Union, Local 613:*

Mr. Harold Trew, President.

*From the National Farmers Union, Local 649:*

Mr. Arnold Scott, Former Member;  
Mr. Gordon Wilmont, Former Member.

*From the National Farmers Union, Local 635:*

Mr. Pat Gabriel.

*From the National Farmers Union, Local 631:*

Mr. Jim Wright, District Board Representative.

*From the Saskatchewan Association of Rural Municipalities:*

Mr. Charles Phelps, President;  
Mr. Isaac Thiessen, Vice-President;  
Mr. Lorne Wilkinson, Executive Director.

*From the Rural Municipality of Gravelbourg, No. 104:*

Mr. Harold Sinkinson, Agricultural Counsellor.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 611:*

M. Steve Jalbert, ancien membre;  
M<sup>me</sup> Ruby Miller.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 633:*

M. Lorne Pattison, président.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 638:*

M. Cecil Opheim, président;  
Patricia Godhe, vice-présidente;  
M. Jack Lowndes, vice-président.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 611:*

M<sup>me</sup> MaryAnn Hovdebo, présidente.

*Du Syndicat national des cultivateurs, District 2, Local 620:*

M. Earnest Ross, directeur sortant;  
M. René Ross.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 625:*

M. Gordon Hamblin, président.

*Du Syndicat national des cultivateurs, District 1, Région 6:*

M<sup>me</sup> Darlene Harrison, directrice de district pour les femmes.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 617:*

M<sup>lle</sup> Kim Korven, membre.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 613:*

M. Harold Trew, président.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 649:*

M. Arnold Scott, ancien membre;  
M. Gordon Wilmont, ancien membre.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 635:*

M. Pat Gabriel.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 631:*

M. Jim Wright, représentant du conseil de district.

*De l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan:*

M. Charles Phelps, président;  
M. Isaac Thiessen, vice-président;  
M. Lorne Wilkinson, directeur exécutif.

*De la municipalité rurale de Gravelbourg, n° 104:*

M. Harold Sinkinson, conseiller agricole.

(Continued on the previous page)

(Suite à la page précédente)



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

*From the National Farmers Union:*

Mr. Stuart Thiessen, Executive Secretary;  
Mr. Wayne Easter, President.

*From the National Farmers Union, Local 628:*

Mr. John Hanterman, President;  
Mr. Ted Strain, Past President.

*From the National Farmers Union, District 6, Region 6:*

Mrs. Vilda Laing, Director.

*From the National Farmers Union, District 3:*

Mr. Walter Nisbet, Member.

*From the National Farmers Union, Local 631:*

Mrs. Marcella Pedersen, Director.

*From the National Farmers Union, District 2, Local 640:*

Mr. John Howard, President.

A 9 heures:

*Du Syndicat national des cultivateurs:*

M. Stuart Thiessen, secrétaire exécutif;  
M. Wayne Easter, président.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 628:*

M. John Hanterman, président;  
M. Ted Strain, président sortant.

*Du Syndicat national des cultivateurs, District 6, Région 6:*

M<sup>me</sup> Vilda Laing, directrice.

*Du Syndicat national des cultivateurs, District 3:*

M. Walter Nisbet, membre.

*Du Syndicat national des cultivateurs, Local 631:*

M<sup>me</sup> Marcella Pedersen, directrice.

*Du Syndicat national des cultivateurs, District 2, Local 640:*

M. John Howard, président.

*(Continued on the previous page)*

*(Suite à la page précédente)*

## HOUSE OF COMMONS

Issue No. 114

Regina, Saskatchewan  
Tuesday, August 9, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

## CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 114

Regina, Saskatchewan  
Le mardi 9 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des***Transports**

## RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

## CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

## WITNESSES:

(See back cover)

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 114

Regina, Saskatchewan  
Tuesday, August 9, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 114

Regina, Saskatchewan  
Le mardi 9 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

---

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

---

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse  
Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 9, 1983  
(167)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met, in Regina, at 9:05 o'clock a.m. this day, the Acting Chairman, Mr. Neil presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Murta, Neil and Tessier.

*Other Members present:* Messrs. de Jong, Gustafson, Hnatyshyn and Hovdebo.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Crow Coalition:* Mr. Justice E.M. Hall, Co-ordinator and Spokesman and Mr. Vern Leland, President of Federated Co-operative of Saskatoon. *From Save the Crow Committee:* Mr. Cliff Argue, Chairman; Mr. Cy Ross, Committee Member; Mr. Art Wright, Committee Member. *From the One Time Crow Association Incorporated:* Mr. Eric Upshall, Director. *From the Macrorie Crow Committee:* Mr. Eric Farden, Chairman and Mr. George Tweedie, Treasurer. *From the Research Action Education Centre:* Mr. Don Mitchell, Member; Dr. Robert Stirling, Member and Mr. Wayne Amos, Member. *From the Action Group for Crow Retention:* Mr. Orville Amyotte, Director; Mr. Cyril Edwards, Director; Mr. Gerald Dupuis, Secretary and Mr. Earl Switenky, President. *From the Canadian Meat Council:* Mr. Ron Tolton, Director, Western Section, Calgary, Alta.; Mr. Fred Mitchell, President, Intercontinental Parkers Ltd., Saskatoon; Mr. Bob Kalef, President and Director Centennial Packers Ltd., Calgary, Alta. and Mr. Claude Maltais, Manager, Canada Packers Inc., Winnipeg, Manitoba. *From the Saskatchewan Wheat Pool:* Mr. Ted Turner, President; Mr. Jim Wright, Corporate Secretary; Mr. Avery Sahl, Second Vice-President and Mr. Allan McLeod, Director of Research. *From the Saskatchewan Wheat Pool, District 6:* Mr. Robert McKell, Secretary. *From the Saskatchewan Wheat Pool, District 15:* Mr. LeRoy Larsen, Director. *From the Mortlach Local of Saskatchewan Wheat Pool:* Mr. Gordon Will, Chairman. *From the Saskatchewan Wheat Pool, District 12, Sub-District 1:* Mr. Art Bonstrom, Acting Secretary. *From the Salvador Wheat Pool Committee:* Mr. Walter Zunti, Chairman. *From the Handel Wheat Pool Committee:* Mr. Ron Hango, Secretary. *From the Palmer Wheat Pool Committee, District 2:* Mr. Harold Sinkinson, Member and Mr. Cy Ross, Member for Gravelbourg. *From the Landis Pool Shipping Committee:* Mr. Bob Atkinson, Secretary. *From the Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee:* Mr. Grant Whitmore, Delegate. *From the Saskatchewan Wheat Pool, District 16, Sub-District 2:* Mr. Walter Jess, Delegate. *From the Success Former Wheat Pool Committee:* Mr. Ken Hymers, Former Committee Member. *From the Cando*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 AOÛT 1983  
(167)

## [Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Regina, à 9h05 sous la présidence de M. Neil (président suppléant).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M. Althouse, M<sup>me</sup> Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Murta, Neil et Tessier.

*Autres députés présents:* MM. de Jong, Gustafson, Hnatyshyn et Hovdebo.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De «Crow Coalition»:* L'honorable juge E.M. Hall, coordonnateur et porte-parole, et M. Vern Leland, président de la coopérative fédérée de Saskatoon. *De «Save the Crow Committee»:* M. Cliff Argue, président; M. Cy Ross, membre du comité; M. Art Wright, membre du comité. *De «One Time Crow Association Incorporated»:* M. Eric Upshall, directeur. *Du «Macrorie Crow Committee»:* M. Eric Farden, président, et M. George Tweedie, trésorier. *Du «Research Action Education Centre»:* M. Don Mitchell, membre; M. Robert Stirling, membre, et M. Wayne Amos, membre. *De l'«Action Group for Crow Retention»:* M. Orville Amyotte, directeur; M. Cyril Edwards, directeur; M. Gerald Dupuis, secrétaire, et M. Earl Switenky, président. *Du Conseil des viandes du Canada:* M. Ron Tolton, directeur, Section de l'Ouest, Calgary (Alberta); M. Fred Mitchell, président, «Intercontinental Parkers Ltd.», Saskatoon; M. Bob Kalef, président et directeur de la «Centennial Packers Ltd.», Calgary (Alberta) et M. Claude Maltais, directeur, «Canada Packers Inc.», Winnipeg (Manitoba). *Du «Saskatchewan Wheat Pool»:* M. Ted Turner, président; M. Jim Wright, secrétaire; M. Avery Sahl, deuxième vice-président, et M. Allan McLeod, directeur de la recherche. *Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 6:* M. Robert McKell, secrétaire. *Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 15:* M. LeRoy Larsen, directeur. *De la section de Mortlach du «Saskatchewan Wheat Pool»:* M. Gordon Will, président. *Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 12, Sous-district 1:* M. Art Bonstrom, secrétaire suppléant. *Du «Salvador Wheat Pool Committee»:* M. Walter Zunti, président. *Du «Handel Wheat Pool Committee»:* M. Ron Hango, secrétaire. *Du «Palmer Wheat Pool Committee», District 2:* M. Harold Sinkinson, membre, et M. Cy Ross, membre du district de Gravelbourg. *Du «Landis Pool Shipping Committee»:* M. Bob Atkinson, secrétaire. *Du «Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee»:* M. Grant Whitmore, délégué. *Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 16, Sous-district 2:* M. Walter Jess, délégué. *Du «Success Former Wheat Pool Committee»:* M. Ken Hymers, membre. *Du «Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool»:* M. Gerard Hoppe, membre. *Du «Young Saskatchewan Wheat*

*Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool*: Mr. Gerard Hoppe, Member. *From the Young Saskatchewan Wheat Pool Committee*: Mr. Perry Johnson, Secretary and Myron Teneyche. *From the Chaplin and Ernfold Pool Committee*: Mr. Ronald McInnis, Chairman and Mr. Paul Beach, Member. *From the United Church of Canada—Saskatchewan Conference*: Rev. R.S. Harper, Executive Secretary of the Saskatchewan Conference; Mr. Murray Krug, Member of the Agricultural Task Force; Mr. Harry J. Elder, Member of the A.T.F. and Rev. David Petrie, Conference Staff of the Church in Society. *From the Anglican Church Diocese of Qu'Appelle*: Rev. Canon William Portman, Executive Secretary. *From the Trinity Lutheran Church—Quinton, Sask.*: Mr. Eric Kramer, Chairman and Mr. Brian Kramer, Member. *From the Family Farm Foundation*: Mr. Doug Faller, Chairman; Mr. Lloyd Martin, Director; Joanne Folstad, Member; Mr. Doug Beach, Director and Mr. Bill Turner, Director. *From the Canadian Chamber of Commerce*: Mr. Samuel Hughes, President; Dr. C.M. Red Williams, Chairman, Agriculture Committee and Mr. Marcel de la Gorgendière, President of the Saskatchewan Chamber of Commerce. *From the Swift Current Women's Institute*: Fay Schofield, Member. *From Kame Co-operative Farm Limited*: Ms. Bonnie Currie. *From the Ardock Co-operative Farm Limited*: Mr. Walter Nisbet, Secretary.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Justice Hall from the Crow Coalition made a statement and answered questions.

Mr. Leland from the Crow Coalition made a statement.

It was agreed,—That the Hall Commission Report on Grain and Rail in Western Canada be tabled as an exhibit with the Clerk of the Committee. (*See Exhibit "TRPT-1"*)

Mr. Argue from Save the Crow Committee made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Upshall from the One Time Crow Association made a statement and answered questions.

Mr. Farden from the Macrorie Crow Committee made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Mitchell from the Research Action Education Centre made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Amyotte from the Action Group for Crow Retention made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Mitchell from the Canadian Meat Council made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Turner from the Saskatchewan Wheat Pool made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. McKell from the Saskatchewan Wheat Pool, District 6, made a statement and answered questions.

Mr. Larsen from the Saskatchewan Wheat Pool, District 15, made a statement and answered questions.

Mr. Will from the Mortlach Local of Saskatchewan made a statement and answered questions.

*Pool Committee*: M. Perry Johnson, secrétaire, et Myron Teneyche. *Du «Chaplin and Ernfold Pool Committee»*: M. Ronald McInnis, président, et M. Paul Beach, membre. *De l'Eglise unie du Canada—Conférence de la Saskatchewan*: Le révérend R.S. Harper, secrétaire exécutif de la Conférence de la Saskatchewan; MM. Murray Krug, et Harry J. Elder, membres du groupe de travail sur l'agriculture; et le révérend David Petrie, «*Conference Staff of the Church in Society*». *De l'«Anglican Church Diocese of Qu'Appelle»*: Le révérend Canon William Portman, secrétaire exécutif. *De la «Trinity Lutheran Church—Quinton» (Saskatchewan)*: M. Eric Kramer, président, et M. Brian Kramer, membre. *De la «Family Farm Foundation»*: M. Doug Faller, président; M. Lloyd Martin, directeur; Joanne Folstad, membre; M. Doug Beach, directeur, et M. Bill Turner, directeur. *De la Chambre de commerce du Canada*: M. Samuel Hughes, président; M. C.M. Red Williams, président, Comité de l'agriculture, et M. Marcel de la Gorgendière, président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan. *Du «Swift Current Women's Institute»*: Fay Schofield, membre. *De la «Kame Co-operative Farm Limited»*: M<sup>me</sup> Bonnie Currie. *De l'«Ardock Co-operative Farm Limited»*: M. Walter Nisbet, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le Juge Hall, de la «*Crow Coalition*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Leland, de la «*Crow Coalition*», fait une déclaration.

Il est convenu,—Que le rapport de la Commission Hall sur le grain et les voies ferrées dans l'Ouest canadien soit déposé auprès du greffier du Comité. (*Voir Pièce «TRPT-1»*)

M. Argue du «*Save the Crow Committee*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Upshall de «*One Time Crow Association*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Farden du «*Macrorie Crow Committee*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Mitchell du «*Research Action Education Centre*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Amyotte du «*Action Group for Crow Retention*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Mitchell du Conseil des viandes du Canada fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Turner du «*Saskatchewan Wheat Pool*» fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. McKell du «*Saskatchewan Wheat Pool*», District 6, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Larsen du «*Saskatchewan Wheat Pool*», District 15, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Will de la section de Mortlach du «*Saskatchewan Wheat Pool*» fait une déclaration et répond aux questions.



Mr. Bonstrom from the Saskatchewan Wheat Pool, District 12, Sub-District 1, made a statement and answered questions.

Mr. Zunti from the Salvador Wheat Pool Committee made a statement and answered questions.

Mr. Hango from the Handel Wheat Pool Committee made a statement and answered questions.

Mr. Sinkinson from the Palmer Wheat Pool Committee made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Atkinson from the Landis Pool Shipping Company made a statement and answered questions.

The Chairman took the Chair.

Mr. Whitmore from the Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee made a statement and answered questions.

Mr. Jess from the Saskatchewan Wheat Pool, District 16, made a statement and answered questions.

Mr. Hymers from the Success Former Wheat Pool Committee made a statement and answered questions.

Mr. Hoppe from the Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool made a statement and answered questions.

Mr. Perry Johnson from the Young Saskatchewan Wheat Pool Committee made a statement.

Mr. McInnis from the Chaplin and Ernfold Pool Committee made a statement and, with the witness, answered questions.

Rev. Harper from the United Church of Canada made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Rev. Portman from the Anglican Church of Qu'Appelle answered questions.

Mr. Eric Kramer and Mr. Brian Kramer from the Trinity Lutheran Church made statements and answered questions.

Messrs. Faller, Beach, Mrs. Folstad, Messrs. Turner and Martin from the Family Farm Foundation of Canada made statements.

Messrs. Faller and Turner answered questions.

Mr. Hughes and Dr. Williams from the Canadian Chamber of Commerce made statements and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian Chamber of Commerce be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-103"*)

Mrs. Schofield from the Swift Current Women's Institute made a statement and answered questions.

Ms. Currie from the Kame Co-operative Farm Limited made a statement and answered questions.

Mr. Nisbet from the Ardock Co-operative Farm Limited made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-104"*)

M. Bonstrom du «*Saskatchewan Wheat Pool*», District 12, Sous-district 1, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Zunti du «*Salvador Wheat Pool Committee*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hango du «*Handel Wheat Pool Committee*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Sinkinson du «*Palmer Wheat Pool Committee*» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Atkinson du «*Landis Pool Shipping Company*» fait une déclaration et répond aux questions.

Le président prend place au fauteuil.

M. Whitmore du «*Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Jess du «*Saskatchewan Wheat Pool*», District 16, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hymers du «*Success Former Wheat Pool Committee*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Hoppe du «*Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Perry Johnson du «*Young Saskatchewan Wheat Pool Committee*» fait une déclaration.

M. McInnis du «*Chaplin and Ernfold Pool Committee*» fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Le révérend Harper de l'Eglise unie du Canada fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Le révérend Portman de l'«*Anglican Church of Qu'Appelle*» répond aux questions.

M. Eric Kraker et M. Brian Kramer de la «*Trinity Lutheran Church*» font des déclarations et répondent aux questions.

MM. Faller, Beach, M<sup>me</sup> Folstad, MM. Turner et Martin de la «*Family Farm Foundation of Canada*» font des déclarations.

MM. Faller et Turner répondent aux questions.

MM. Hughes et Williams de la Chambre de commerce du Canada font des déclarations puis, avec le témoin, répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de la Chambre de commerce du Canada soit joint aux Procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-103"*)

M<sup>me</sup> Schofield du «*Swift Current Women's Institute*» fait une déclaration et répond aux questions.

M<sup>me</sup> Currie de la «*Kame Co-operative Farm Limited*» fait une déclaration et répond aux questions.

M. Nisbet de l'«*Ardock Co-operative Farm Limited*» fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire du «*Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool*», soit joint aux Procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-104"*)



At 11:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00  
o'clock a.m. Wednesday, August 10, 1983.

A 23h20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi  
10 août 1983 à 9 heures.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, August 9, 1983

• 0905

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

I would ask that the press please leave the room with their cameras.

We are on Clause 2.

I would like to welcome the Crow Coalition this morning. The spokesman, I understand, is Mr. Justice Emmett M. Hall, Co-ordinator.

Mr. Justice Hall, we would like to welcome you this morning, and would ask that you proceed with the presentation of your brief.

**Mr. Justice Emmett M. Hall (Co-ordinator, Crow Coalition):** Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to introduce Miss Nadine Hunt, representing the Labour Federations of Manitoba, Saskatchewan and Alberta; Mr. Vernon Leland, the President of the Federated Co-operatives Limited, and Mr. Alan MacDonald, the Secretary of the Coalition.

As is probably quite widely known, over a number of years I have had something to do once in a while with transportation and the grain industry, and so forth. In 1975, I was appointed along with four other westerners to investigate the grain and transportation industries in western Canada.

Now, that commission consisted of Mr. Cowan, who was a grain farmer in the Rosetown area; Mr. Ron Lehr, from Medicine Hat, a very large cattle and grain producer in southern Alberta; Mr. Stewart, from Saskatchewan, who farmed a very large area pretty well along the 49th parallel; and Mr. Forbes, from Brandon, who had been principal of the Manitoba Agricultural College.

I think that in appointing the commission, Mr. Lang felt that representation of three from Saskatchewan and one from Alberta and one from Manitoba would adequately represent the industries and the transportation problems in the west. As it is quite generally known, of the grain produced in western Canada, 15% comes from Manitoba, 25% from Alberta and 60% from Saskatchewan. So in that sense, the grain industry is really the lifeblood of the Province of Saskatchewan.

The commission reported in December 1977, and I have here a copy of the commission's report which I would like to file with the committee. I have not brought a number of copies; it would take a small dray to carry them. But I am sure the department has literally dozens of them on file in Ottawa at the present time.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 9 août 1983

**Le président suppléant (M. Neil):** Nous allons reprendre l'étude du Bill C-155, Loi qui facilite le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest et qui amende certaines lois.

Je demande aux gens de la presse de bien vouloir prendre leurs caméras et quitter la salle.

Nous en sommes à l'article 2.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à la Coalition du Nid-de-Corbeau dont le porte-parole est je crois le juge Emmett M. Hall, coordonnateur de cette coalition.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous demandons de bien vouloir présenter votre mémoire.

**Le juge Emmett M. Hall (coordonnateur, Coalition du Nid-de-Corbeau):** Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord présenter M<sup>lle</sup> Nadine Hunt, qui représente les Fédérations du travail du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta; M. Vernon Leland, président de *Federated Co-operatives Limited*, puis M. Alan MacDonald secrétaire de la Coalition.

Ce n'est pas un secret pour personne qu'il y a déjà plusieurs années que je m'occupe de temps à autre de questions touchant les industries du transport et des céréales. C'est ainsi qu'en 1975 j'ai été nommé avec quatre autres personnes venant de l'Ouest pour se pencher sur ces industries dans l'Ouest du Canada.

Cette commission se composait de M. Cowan, producteur de céréales dans la région de Rosetown; de M. Ron Lehr, de Medicine Hat, un gros éleveur de bétail et un gros producteur de céréales venant de l'Alberta; de M. Stewart de la Saskatchewan qui exploitait une très grande superficie à peu près le long du 49ème parallèle; et de M. Forbes de Brandon qui était le directeur du Collège agricole du Manitoba.

Je pense qu'en nommant cette commission, M. Lang pensait que trois représentants de la Saskatchewan, un de l'Alberta et un du Manitoba représenteraient adéquatement les industries et les problèmes que causent les transports dans l'Ouest. Tout le monde sait que 15 p. 100 des céréales produites dans l'Ouest du Canada viennent du Manitoba, 25 p. 100 de l'Alberta et 60 p. 100 de la Saskatchewan. On peut donc dire que cette industrie est véritablement le pivot de l'économie de la province de la Saskatchewan.

La commission présenta son rapport en décembre 1977, et j'en dispose ici d'un exemplaire que j'aimerais remettre au comité. Je n'en ai pas apporté d'autres car il me faudrait un petit chariot pour les transporter. Je suis certain toutefois que le ministère en a plusieurs dizaines à Ottawa à l'heure actuelle.

## [Text]

I want to file it because in my remarks I want to refer to various sections in the report, dealing with several subjects.

It is not our intention this morning to go over a lot of the ground that has already been covered, in dealing with the historical aspect and so forth of the Crow question, although we do not overlook that and we do not underestimate the relevance and the importance of the historical basis for the subsidy.

Our position is that the Crow rate, so-called, is a subsidy; that the question I think this committee has to deal with is a transportation question, not an agricultural one. It is this question of being able to transport the grain from western Canada initially to an export position and ultimately to customers that is really the important subject. It is not what is done on the farm.

• 0915

The grain industry is efficient in growing and producing and, given the hazards of weather and so forth, can be depended on to produce the grain, and it looks to the nation to provide the transportation to dispose of that product because the disposition of the agricultural products in western Canada is, as we all know, an absolute necessity in the question of the balance of payments. Without what is produced in western Canada, Canada could not be in the plus position it has been in or remain in that position. It is the position of the grain industry in western Canada that without subsidy it cannot exist. That fact is well recognized.

I appreciate that under Bill C-155 the so-called Crow benefit is intended to continue as a declining and substantial subsidy, but declining from year to year. Our position, Mr. Chairman and members of the committee, is that nothing short of continuing either the Crow rate or a subsidy of equal value in perpetuity is necessary to sustain the industry.

We say in our submission on page 2—and I am only going to quote extracts:

Our position is that retention of the 1925 statutory rate is the least subsidy needed to achieve survival. We recognize that the ... rate is a subsidy. We believe it is a fair subsidy and

—totally ...

justified by Western Canada's landlocked position, and justified too by the subsidies provided to grain producers and the grain industry by Canada's chief competitors ...

but principally the United States.

We do emphasize the landlocked position. The figures have been given before, but perhaps bear repetition, that basically Saskatchewan is 2,000 kilometres from either Vancouver or Thunder Bay. Manitoba is a little closer; so is western Alberta. But the areas from which the grain comes, right here in the

## [Translation]

Je tiens à présenter ce rapport car je désire faire plusieurs allusions à certaines sections qui traitent de plusieurs sujets.

Nous n'avons aucunement l'intention ce matin de parler de ce qui a déjà été abordé notamment au sujet de l'aspect historique de cette question bien que nous ne sous-estimons aucunement l'importance que ce point représente relativement aux subventions.

Nous sommes en effet d'avis que le taux du Nid-de-Corbeau, puisque c'est ainsi qu'il s'appelle, est une subvention et que la question que doit traiter ce comité en est une qui se rapporte au transport et non pas à l'agriculture. La question la plus importante est celle du transport des céréales de l'Ouest du Canada tout d'abord aux fins d'exportation puis à destination des clients. Et non pas ce qui se passe dans les fermes.

Considérant les aléas de la météorologie et d'autres facteurs, on peut dire que l'on peut compter sur l'industrie des céréales qui se tourne vers la nation pour mettre en place le système de transport dont elle a besoin pour acheminer ce produit du fait justement que le transport des produits agricoles dans l'Ouest du Canada est comme nous le savons tous une nécessité absolue dans notre balance des paiements. Sans tout ce qui est produit dans l'Ouest du pays, le Canada ne serait certes pas dans cette position avantageuse qu'il occupe ou ne serait pas en mesure d'y rester. L'industrie des céréales dans l'Ouest du pays est d'avis que sans subvention elle ne pourrait subsister. Ce fait est bien reconnu.

Je suis conscient du fait qu'en vertu du bill C-155 les soi-disant avantages du Nid-de-Corbeau resteraient en place sous la forme d'une subvention substantielle certes mais toutefois décroissante d'une année sur l'autre. Nous sommes d'avis, monsieur le président et les membres du comité, qu'afin de permettre à cette industrie de survivre il faut soit maintenir la tarification du Nid-de-Corbeau soit une subvention égale à perpétuité.

Nous précisons à la page 2 de notre rapport et je cite:

Nous sommes d'avis que le maintien du tarif statutaire de 1925 constitue la subvention minimale nécessaire aux subventions. Nous reconnaissons que le ... taux est une subvention. Nous croyons qu'il s'agit d'une subvention équitable

... absolument ...

justifiée étant donné la position sans issue dans laquelle se trouve l'Ouest du Canada, et également justifiée par les subventions accordées aux producteurs de céréales et à l'industrie des grains par les principaux concurrents du Canada ...

mais principalement par les États-Unis.

Nous insistons sur la position sans issue dans laquelle se trouve l'Ouest du pays. Je sais que je ne fais que répéter ce qui a déjà été dit lorsque je précise que la Saskatchewan se trouve à 2,000 kilomètres de Vancouver comme de Thunder Bay. Le Manitoba quant à lui est un peu plus près, de même que



## [Texte]

Regina plains, the Rosetown area, the Melfort area, all through central Saskatchewan from north to south, is the furthest, the most landlocked position in the world.

Besides our geographic position we have to face climatic conditions that are as rough upon an industry as can be found anywhere. We are experiencing it here this summer—tornadoes, hail the size of golf balls, years in which there are early frosts, years in which there is no rain and years in which there is too much.

The United States, our chief competitor, exports principally by water through the Mississippi, Ohio, Arkansas and other tributaries of the Mississippi. The American Corps of Engineers spends literally millions of dollars each year to dredge and dike the river system in the United States.

There is another situation in connection with the United States. Canada does not produce any grain west of the Rockies, but almost as much wheat is grown for export from the States of Oregon and Washington as from the Province of Alberta. Again, while some of it is trucked to Seattle and Portland, much is taken by barge to Portland on the Thompson River.

So that is the first formidable hurdle, location and means of access to export position.

The next item that has to be taken into consideration is that with those difficulties land-wise and climate-wise there is also the question of competing with the subsidies paid in the United States and Argentina, the European Community and Australia.

If I may give you these figures: in actual figures Canada exported 18.4 million tonnes of wheat out of a total of 24.8 million tonnes, whereas the United States exported 48 million tonnes out of a total production of 78 million tonnes. In the matter of subsidies, in 1972, including the Crow rate, called a subsidy, in U.S. funds Canada's subsidy was \$5 a tonne; in the same year the subsidy paid to the producers in the United States was \$22.74. In 1981 the Canadian subsidy was \$4.50, whereas the American was \$10.50. The average for the 10-year period for all of the 10 years was Canada \$4 and the United States \$8.50. So throughout the whole 10-year period the United States producer was subsidized by double the Canadian subsidy, year in and year out.

• 0925

These United States figures do not include the amount I mentioned before which is spent by the American Corps of Engineers in maintaining the Mississippi-Missouri waterway system. Having mentioned Oregon and Washington, the figure given to me by the Canadian Wheat Board is that 13.2 million tonnes of wheat was exported through the ports in Washington and Oregon, which as we all know is within 400 to 500 miles of the ocean at the furthest point.

## [Traduction]

l'Ouest de l'Alberta. Toutefois, les régions d'où proviennent les céréales, c'est-à-dire ici même près de Regina, la région Rosetown, la région Melfort, tout le centre de la Saskatchewan du nord au sud, se trouvent les plus éloignées, les plus isolées du monde.

En plus de notre situation géographique, nous devons faire face à des conditions météorologiques particulièrement difficiles. Il n'y a qu'à constater tout ce que nous avons dû vivre cet été, tornades, grêles de la taille de balles de golf, gelée automnale, années de sécheresse, années de pluies torrentielles etc.

Les États-Unis, notre principal concurrent, exportent principalement par la voie des eaux, le long du Mississippi, vers l'Ohio, l'Arkansas et par d'autres affluents de ce fleuve—Le *American Corps of Engineers* dépense plusieurs millions de dollars pour draguer et endiguer le système fluvial des États-Unis.

Le Canada fait face à une autre situation par rapport aux États-Unis. En effet, notre pays ne produit pas de céréales à l'ouest des Rocheuses, alors que les États de l'Oregon et de Washington produisent autant de blé pour l'exportation que la province de l'Alberta. Bien qu'une certaine partie soit expédiée à Seattle et Portland, la plupart est transportée par péniches vers Portland sur la rivière Thompson.

Voilà donc le premier grand obstacle, l'emplacement et les moyens d'accès pour se trouver en position d'exportateur.

La question suivante dont il faut tenir compte après le climat et l'emplacement est celle de la concurrence avec les subventions versées aux États-Unis et en Argentine, dans la Communauté économique européenne et en Australie.

J'aimerais vous citer quelques chiffres: en chiffres réels, le Canada a exporté 18.4 millions de tonnes de blé sur un total de 24.8 tonnes alors que les États-Unis en ont exporté 48 millions sur une production totale de 78 millions. En ce qui concerne les subventions, en 1972, y compris les taux du Nid-de-Corbeau appelés subventions, celles du Canada en dollars américains étaient de \$5 la tonne; pour la même année, la subvention versée aux producteurs des États-Unis s'élevait à \$22.74. En 1981, la subvention canadienne était de \$4.50 alors que celle versée aux Américains s'élevait à \$10.50. La moyenne pour la période de dix ans pour chacune des dix années était au Canada de \$4 et celle des États-Unis de \$8.50. Ainsi, durant toutes ces années, le producteur des États-Unis a reçu une subvention égale à celle versée aux Canadiens et ce tous les ans.

Ces chiffres aux États-Unis n'incluent pas la somme que je vous ai indiquée plus tôt et que dépense la *American Corps of Engineers* pour entretenir le système des voies navigables Mississippi-Missouri. En ce qui concerne l'Oregon et Washington, les chiffres que m'a fait parvenir la commission canadienne du blé révèle que 13,2 millions de tonnes de blé ont été exportés par les ports dans les États de Washington et de

[Text]

In addition to the amounts I have just given you, the United States this year embarked upon the program called Payment In Kind—PIK for short. It is estimated that this program will cost \$11 billion, the greater part of which will go to the support of the corn industry, but \$2.7 billion will be paid out in respect of wheat. That is the situation that faces the grower of grain in western Canada, and particularly here in Saskatchewan.

The situation in Europe: Another very major producer of wheat is France, which produced 22.9 million tonnes in 1982. Now, that is just 2 million tonnes less than the Canadian production. That production enters into the world trade and has an effect on the price that is obtained in the world markets. Grain, wheat in France is subsidized to the tune of \$18 per tonne. Of the grain in France, 14.1 million tonnes were exported to various countries in Europe, the very countries that Canada has to look to as purchasers of its grain.

Canada's other competitors, Australia and Argentina, both subsidize wheat production. Argentina picks up the transportation tab at the local elevator. The farmer delivers to the elevator and that is the end of it, so far as he is concerned.

In Australia, wheat is grown in the southwest corner of the country, in the Perth area, well within 500 kilometres of seaboard. Australia had an excellent wheat crop last year, the largest in its history, and it exported a record of 11 million tonnes in 1982 to the world market.

Much of Argentina's export went to South America and Central American countries. In Australia, the Victoria State Railway system is subsidized in the carriage of grain to the extent of approximately 50%.

That is the record. It is in view of these massive subsidies provided in the United States and these other countries that Canada cannot compete before our transportation charges to the nearest port are increased; that is, increased on the back of the producer.

It is for these reasons that we maintain that the Crow rate or an equivalent subsidy—I do not think that there is anything totally sacred about the word "Crow." It is the amount of the subsidy that is the dominant matter. But not only is the economy of western Canada at stake.<sup>91</sup> Actually, all of Canada is at risk because, as I mentioned before, it is the record exports of Canadian grain that has kept Canada's balance of payments in the plus position. It has a great effect on all communities, and I am going to ask my colleague, Mr. Leland, President of the Federated Co-operatives, to mention the impact that this might have on communities.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Leland.

[Translation]

l'Orégon, qui se situent comme nous le savons à 400 ou 500 milles de l'océan au maximum.

En plus des sommes que je vous ai citées, les États-Unis ont adopté cette année le programme appelé *Payment in Kind*, *PIK* en abrégé. Ce programme devra coûter 11 milliards de dollars, et la plus grande partie servira à appuyer l'industrie du maïs. Cependant, 2,7 milliards de dollars seront versés à l'industrie du blé. C'est donc à cette situation que doivent faire face les producteurs de céréales dans l'Ouest du Canada particulièrement ici même en Saskatchewan.

Quelle est la situation en Europe? La France est un très gros producteur du blé, puisque sa production s'est chiffrée à 22,9 millions de tonnes en 1982. Ce n'est que 2 millions de tonnes de moins que toute la production canadienne. Cette production française entre sur les marchés mondiaux et a donc une répercussion sur le prix offert sur ces marchés. Les céréales, ou le blé en France, sont subventionnées à raison de \$18 la tonne. Sur les céréales produites en France, 14,1 millions de tonnes sont exportées vers les pays européens, ces mêmes pays vers lesquels le Canada doit se trouver comme éventuels acheteurs de ses céréales.

Je citerai comme autres concurrents du Canada l'Australie et l'Argentine dont les productions de blé sont subventionnées. L'Argentine paie les frais de transport aux éleveurs locaux. Le fermier livre à l'éleveur et c'est là que prennent fin ses soucis en ce qui me concerne.

En Australie, le blé dans le Sud-Ouest du pays, dans la région de Perth, qui se situe à 500 kilomètres de la côte. L'Australie a eu une excellente récolte de blé l'année dernière, la plus grosse de son histoire, et a exporté 11 millions de tonnes en 1982 sur le marché mondial, chiffre record.

La plus grande partie de l'exportation de l'Argentine se fait vers les pays de l'Amérique du Sud et centrale. En Australie, le système du chemin de fer Victoria State est subventionné pour le transport des céréales à raison d'environ 50 p. 100.

Voilà pour les chiffres. C'est en raison de ces énormes subventions versées aux États-Unis et dans les autres pays que j'ai citées que le Canada ne peut être concurrentiel avant que nos frais de transport vers le port le plus proche soient augmentés, en fait sur le dos du producteur.

C'est pour ces raisons que nous sommes convaincus qu'il faut soit maintenir la tarification du Nid-de-Corbeau, soit trouver une subvention équivalente; je ne pense pas qu'il y ait quelque chose de véritablement sacrée à propos du mot «Corbeau». L'Ouest du Canada est en jeu, mais en fait c'est tout notre pays qui risque gros car comme je l'ai indiqué un peu plus tôt ce sont les exportations records des céréales canadiennes qui ont permis à notre balance des paiements d'être positive. Cela a de grosses répercussions sur toutes les communautés et je vais maintenant demander à mon collègue, M. Leland, président de la *Federated Co-operatives*, de nous préciser l'impact que cela pourrait avoir sur les communautés.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Leland, c'est à vous.



## [Texte]

**Mr. Vernon Leland (President, Federated Co-operatives of Saskatoon):** Thank you, Mr. Chairman and Justice Hall. I too want to add my appreciation to the committee for allowing us to present our concerns and comments, and I do hope that you consider them in your deliberations.

As Mr. Justice Hall has pointed out the rate of subsidies on grain and shown the importance that these other countries place on agriculture, I would like to just carry that a little further to the effect, not only economically, but the social implications as well to Manitoba, Saskatchewan and Alberta—and specifically, in this case, Saskatchewan, because Saskatchewan is affected to a far greater extent than the other two provinces because, as Mr. Hall has pointed out, 60% of the grain grown in western Canada comes from Saskatchewan.

It is fairly evident, in our opinion, that Bill C-155 has a potential negative effect on our small rural communities in the three Prairie provinces. The two points that it will affect us through are the increased delivery cost to the farmers and the possible alterations to the transportation system.

I would like to use a comparison here. Often we talk about the delicate balance of the ecology. We hear a lot about the delicate balance of the ecology in northern Canada, about the acid rain to our lakes and so on. I would like to submit that the same is true of the delicate balance of both the social and economic conditions of our rural communities in Saskatchewan.

For an example, if we were to project the rates that the federal government has predicted for 1990 through Bill C-155, we see that the Saskatchewan farmers would have to pay an additional \$370 million to move their grain. That is \$370 million that comes right out of the rural communities in Saskatchewan. We see what the effects on these communities are in times of adversity, such as a low crop year, slower movement of grain: the very increased effort that has to be maintained to keep these communities viable.

So here we see that many communities . . . I know the one small community I come from, it will be at least \$.5 million that will leave that community because of the increased freight rates. That is going to have dramatic effects on that community.

Another area that concerns us in this is that farmers by and large are very happy to have a minimal rate of return on their investment. In fact, it seems like a lot of the time if we can get a 3% to 5% rate return on our investment we are laughing and think we are doing okay. It seems like the emphasis here is that the railroads get a 20% rate of return, but where is our emphasis on agriculture? As Mr. Hall has pointed out, the subsidies that are necessary to keep us competitive in the world market—where is the emphasis? That is what we are ques-

## [Traduction]

**M. Vernon Leland (président, Federated Co-operatives of Saskatoon):** Merci beaucoup monsieur le président et monsieur le juge Hall. Je tiens moi aussi à remercier le Comité de me permettre d'exprimer mes préoccupations et de faire part de mes observations. J'espère que vous en tiendrez compte dans vos délibérations.

Monsieur le juge Hall vient de parler du montant des subventions aux céréales et de l'importance que les pays qu'il a nommés mettent sur l'agriculture. J'aimerais quant à moi aller un petit peu plus loin et parler des conséquences non seulement économiques mais également sociales pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, et plus précisément dans ce cas-ci la Saskatchewan car cette province est plus touchée que les deux autres, car comme l'a indiqué M. le juge Hall, 60 p. 100 des céréales de l'Ouest du Canada proviennent de la Saskatchewan.

Il est évident à notre avis que le Projet de loi C-155 risque d'avoir des conséquences néfastes sur nos petites communautés rurales dans les trois provinces des Prairies. Les deux domaines qui seront le plus touchés sont l'augmentation des frais de livraison aux fermiers et les modifications possibles au système de transport.

J'aimerais faire une comparaison. On parle trop souvent de l'équilibre délicat de l'écologie. Nous entendons beaucoup parler de cette question dans le Nord du Canada, notamment au sujet des pluies acides et des conséquences qu'elles ont sur nos lacs, etc. J'aimerais parler d'équilibre délicat également en ce qui concerne les conditions sociales et économiques de nos communautés rurales en Saskatchewan.

Par exemple, s'il nous fallait appliquer les taux que le gouvernement fédéral a prévus pour 1990 dans son Projet de loi C-155, les fermiers de la Saskatchewan devraient verser 370 millions de dollars de plus pour transporter leurs céréales. Cela représente 370 millions de dollars qui sortiraient tout simplement des communautés rurales de la Saskatchewan. Nous pouvons très facilement voir les conséquences que cela aurait sur ces communautés durant des années difficiles, par exemple dans le cas d'une mauvaise récolte, d'une mauvaise vente des céréales.

Nous nous apercevons donc qu'un grand nombre de communautés seront touchées. Il me suffirait de parler de la petite communauté d'où je viens. Ce seront au moins 0,5 million de dollars qui sortiront de cette communauté en raison de l'augmentation des frais de transport. Inutile de préciser que cela aurait de très graves conséquences pour cette communauté.

Un autre domaine nous préoccupe également. Les fermiers dans l'ensemble se satisfont d'un taux de rendement minimum sur leurs investissements. En fait, il semble la plupart du temps que si nous obtenons 3 à 5 p. 100 sur nos investissements, tout va très bien. On semble insister ici sur le fait que les chemins de fer obtiennent un taux de rendement de 20 p. 100, mais que l'on ignore l'agriculture. Comme l'a dit M. Hall, les subventions qui sont nécessaires pour que nous restions compétitifs sur le marché mondial, on en parle peu. C'est donc ce qui nous



[Text]

tioning in this bill. A lot of attention is paid to the railroads, but what about agriculture?

We see that the effects and possible changes of the transportation system through Bill C-155 could lead to loss of services in our rural communities, starting with the loss of some of our elevators. We hold these very dear in a rural community, because that is where the hub of the economics of our community starts, at the elevator. That is where we deliver our major fruits of our labour, at the elevator; that is where we purchase a lot of our farm supplies. A lot of the business the farmer does is centred around that elevator. There is the possibility of losing that. We see the loss of employment in the small communities and the spin-offs that take place, the negative spin-offs.

We have all experienced, in some cases through rail line abandonment already, the loss of elevators in a community. It has a further erosion on the educational system; there is a further erosion on the social and recreational facilities, as well as on our churches and the religious aspects of our communities. Of course we have to keep in mind that some of our best hockey players come from rural Saskatchewan. When we lose some of those things, it has an effect on us socially.

These are the things that concern us through Bill C-155.

**Mr. Hnatyshyn:** You hit a responsive chord.

**Mr. Leland:** To sum it up, we have very major concerns. In fact, without a doubt, if Bill C-155 goes through as it is tabled, we see a decline in the quality of life of all the rural residents of the Prairies. That really concerns us, because we hold our culture dear. This has an eroding effect, and we do not feel it should have.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. Mr. Hall.

**Mr. Justice Hall:** Thank you.

I want just a word about the Canadian Transport Commission and its function.

When we had the hearings in 1976 and 1977, we heard quite a few comments about the work of the commission. I quote from page 22 of the report:

But perhaps the dominant criticism was that the Canadian Transport Commission, being Ottawa based, was unaware of and was not responsive to western problems and needs.

Now, following receipt of the report, the hon. Otto Lang, then Minister of Transport, established a western division of the Canadian Transport Commission and named certain commissioners to serve on the western division, with headquarters in Saskatoon. I am pleased now to be able to say with confidence that the status of the Canadian Transport Commission is high in western Canada and that the western division is functioning without complaint throughout the west. Mr. Lang deserves commendation for his actions. I will come back to that in conclusion.

[Translation]

préoccupe dans ce projet de loi. On s'intéresse beaucoup aux chemins de fer mais peu à l'agriculture.

Nous nous apercevons que les conséquences et modifications possibles au système des transports prévu dans le projet de loi C-155 pourraient entraîner une perte de services dans nos communautés rurales, à commencer par la perte de quelques-uns de nos éleveurs. Les éleveurs voyez-vous nous sont très chers dans les communautés rurales car ils représentent le centre même de notre économie. C'est là que nous livrons les résultats de notre labeur, c'est là que nous achetons la plupart de ce dont nous avons besoin pour nos fermes. Une grande partie des affaires que traite le cultivateur se font autour de cet éleveur. Nous risquons de les perdre ces éleveurs. Nous envisageons donc la perte d'emplois dans les petites communautés et les répercussions négatives qu'elles pourraient avoir.

Nous avons tous connu, dans certains cas à la suite d'abandons de lignes de chemin de fer, la perte d'éleveurs dans une communauté. Cela entraîne une érosion éventuelle sur le système d'enseignement, sur les installations sociales et de loisirs ainsi que sur nos églises et sur les aspects religieux de nos communautés. Il ne faut surtout pas oublier que certains de nos meilleurs joueurs de hockey viennent justement de ces communautés rurales de la Saskatchewan. Lorsque nous perdrons certaines de ces choses, il y aura inévitablement des répercussions sociales.

Voilà donc ce qui nous préoccupe dans ce bill C-155.

**M. Hnatyshyn:** Vous avez touché là une corde sensible.

**M. Leland:** En résumé, nous avons de très fortes préoccupations à faire valoir. En fait, si le Bill C-155 était adopté tel qu'il est, nous assisterions à un déclin de la qualité de la vie chez tous les résidents ruraux des Prairies. Cela nous préoccupe énormément car notre culture nous est chère.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup. Monsieur Hall c'est à vous.

**M. Hall:** Merci.

Je voudrais simplement dire un mot sur la Commission canadienne des transports et ses fonctions.

Lorsque nous avons eu des auditions en 1976 et 1977, nous avons beaucoup entendu parler des travaux de la Commission. J'aimerais citer un passage à la page 22 du rapport:

La principale critique portait sur le fait que la Commission canadienne des transports étant basée à Ottawa n'était pas au courant des problèmes et besoins de l'Ouest et n'a pas réagi.

Après avoir reçu le rapport, l'honorable Otto Lang, alors ministre des Transports, mit sur pied une division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports et il nomma certains commissaires et installa son siège à Saskatoon. Je suis heureux de pouvoir dire maintenant en toute confiance que la Commission canadienne des transports jouit d'une forte réputation dans l'Ouest du Canada et que la division de l'Ouest fonctionne parfaitement sans aucune plainte provenant de l'Ouest. M. Lang mérite des félicitations pour cette décision. J'y reviendrai dans ma conclusion.

## [Texte]

The claim is made, of course, that in transportation substantial increases in the freight rates of grain are needed to modernize the rail system, which must carry the grain to port. That is so; we do not question the need for modernization in some aspects. But upgrading, as is required on the Prairies, can be met to a substantial degree if the railways utilize the subsidies available to them under the Branch Line Subsidies Program. Under that program to date, the railways receive subsidies on 8,708 miles of line in the three provinces, out of a total rail mileage of 16,962.

We all have heard railway men say that we lose money on every bushel of grain we carry. Here is how the thing works under the branch line subsidy. A car of grain is picked up on a branch line, a grain line—and there are hundreds of them around, maybe 20, 30, 40 miles long—before it joins a main line. The railway company gets paid in full for every mile that car is carried, either to Thunder Bay or Vancouver, or Churchill or Prince Rupert. Not only that, but under the costing order established under the subsidy provisions of the Railway Act an amount is included for the replacement of a certain number of ties per mile and for maintenance. That money has not been used for that purpose.

At a hearing, the western general manager of the Canadian National said to us that the money went in to their cashflow and was not set aside to do the repair work or the maintenance for which it is given under the subsidy provision.

It has also been stressed—and it concerns those of us, I think, who can see what is being done—and has been put to the public that modernization of western railways is needed principally, if not entirely, by reason of having to carry grain. Now, the fact is that grain rail traffic accounts for substantially 20% of the total traffic carried by rail, east or west. The rest is commercial traffic carried at compensatory rates approved by the Canadian Transport Commission.

One other fact to remember is that this so-called modernization is almost entirely scheduled for the mountain region of the lines, principally for the projected tunnel—which is needed.

The suggestion was made that the track should be double-tracked in the west. No man in his real senses believes that. There is double-tracking from Portage la Prairie to Thunder Bay, but to take a look at the railways that cross the three provinces between Manitoba and Edmonton or Calgary, in Manitoba, at about Portage la Prairie, in the first 150 miles north of the boundary there are 11 railway lines paralleling one another across that area of Manitoba, including the double-tracking to Portage la Prairie. Double-tracking will of course be needed if the facility at Prince Rupert... double-tracking west of Edmonton, and work is being done on that

## [Traduction]

On avance qu'il faut d'importantes augmentations des frais de transport des céréales pour moderniser le système des chemins de fer qui doit justement transporter ces céréales vers les ports. Nous ne mettons aucunement en doute la nécessité de moderniser certains aspects. Toutefois, l'amélioration du système qui s'impose dans les Prairies peut s'effectuer dans une certaine mesure si les chemins de fer utilisent les subventions qui leur sont versées par l'intermédiaire du Programme de subventions des lignes d'embranchement. En vertu de ce programme jusqu'à présent les chemins de fer ont reçu des subventions sur 8,708 milles de lignes de chemins de fer dans les trois provinces sur un total de 16,962 milles.

Nous avons tous entendu des représentants des chemins de fer dire que nous perdons de l'argent sur chaque boisseau de céréales transporté. Voilà comment cela marche en vertu des subventions aux lignes d'embranchement. Un wagon de céréales prend une ligne d'embranchement, une ligne pour les céréales—et il y en a des centaines, de 20, 30 ou 40 milles de long—avant d'arriver à une voie principale. La compagnie de chemin de fer est payée en totalité pour chaque mille que parcourt le wagon, vers Thunder Bay ou Vancouver, Churchill ou Prince Rupert. En plus de cela, en vertu de l'ordre des coûts prévus dans les dispositions sur les subventions de la Loi sur les chemins de fer, un montant est inclus pour le remplacement d'un certain nombre de traverses par mille et pour l'entretien. Ces sommes n'ont pas été utilisées à cette fin.

Lors d'une audience, le directeur général de l'Ouest du Canadien national nous a déclaré que les sommes sont allées dans leur trésorerie et n'avaient pas été mises de côté pour faire les travaux de réparation ou d'entretien pour lesquels elles avaient été versées en vertu des dispositions sur les subventions.

Il a également été insisté sur ce point—et cela préoccupe ceux d'entre nous qui se rendent compte de ce qui se passe—et cela a été dit au public—que la modernisation des chemins de fer dans l'Ouest est nécessaire principalement, si ce n'est entièrement, en raison du transport des céréales. Il est un fait que les transports par voie ferrée des céréales représentent 20 p. 100 du trafic total par voie ferrée à l'est ou à l'ouest. Le reste est du domaine commercial à des taux compensatoires approuvés par la Commission canadienne des transports.

Il faut également avoir à l'esprit le fait que cette soi-disant modernisation est presque entièrement prévue pour la région montagneuse des voies, principalement pour le tunnel projeté qui est nécessaire.

On a suggéré que la voie devrait être dédoublée dans l'Ouest. Aucune personne qui a sa raison ne pourrait croire une telle chose. Il y a deux voies déjà de Portage la Prairie à Thunder Bay, et pour ce qui est des lignes qui traversent les trois provinces entre le Manitoba et Edmonton ou Calgary, vers environ Portage la Prairie sur les 150 premiers milles au nord de la frontière on trouve 11 voies parallèles dans cette région du Manitoba, y compris les doubles voies vers Portage la Prairie. Le dédoublement des voies serait bien entendu nécessaire si les installations à Prince Rupert... si les voies étaient dédoublées à l'ouest d'Edmonton—les travaux ont déjà



## [Text]

now. But that is where it is going to have to be. It is not in the Prairie provinces.

## [Translation]

lieu. Mais c'est là que les travaux devront être effectués et non pas dans les provinces des Prairies.

• 0945

In the last several years the railways have had, insofar as western Canada is concerned, almost total elimination of passenger traffic. There is not even a "Toonerville Trolley" on the main line of the CNR from Winnipeg to Saskatoon; but then there is a kind of one from Saskatoon to Edmonton. There are two coaches to ply back and forward between Regina and Saskatoon, and between Calgary and Edmonton, and they cannot keep the one between Calgary and Edmonton on the track.

The elimination of the passenger service in western Canada freed the railway lines almost totally for freight traffic. It used to be that the freight trains had to go off on a switch periodically to meet and accommodate the passenger traffic. That does not happen any more. There is only one transcontinental train from Winnipeg west, once a day.

The railways have not really benefited from the fact that their lines have been freed to carry more traffic, but Canada has paid a subsidy of \$547 million in one year in connection with the maintenance of VIA Rail on the railways.

Now, as I said, double-tracking in the mountains is needed. And particularly the tunnel, for which there are various names—Beaver Lodge being one. And we can be concerned that in all this discussion for modernization in the mountain region, nothing has been said about the possibility of an almost total breakdown of the whole southern aspect of the system—that is, the main lines of the CN and of the CP through a slide that might occur—might never but, still, it might occur—in the Hell's Gate area.

Now that situation has not gone unnoticed over the years. Slides, mud slides, in the mountains in the month of July put the CPR out of commission for... what? for 12 days or something like that. And that was only a mud slide. The possibility of a tremor always exists all up and down the mountain regions from Mexico to Alaska. Mount St. Helen's is only some 200 miles south of Hell's Gate. At the Western Economic Opportunities Conference in Calgary in 1973, this was a very live topic. The Prime Minister, Mr. Trudeau, entered into an agreement with the premier of British Columbia to build a by-pass, called the Clinton-Ashcroft cut-off, against the day when a disaster might occur in the gorge.

Much long-range planning was done. But for some reason or another the Province of British Columbia backed out and, in that sense, Mr. Trudeau was left high and dry. But he cannot be blamed for the fact that the project was not completed. We dealt with this matter quite fully in the report at page 192, if you wish to deal with it.

Now there is another point which I think is relevant but unrelated to the question I was just speaking about, and that is the situation in regard to dockage and screenings. This is the way the situation arises. The farmer takes a load of 1,000

Au cours des dernières années, les chemins de fer ont presque totalement éliminé le transport des passagers, tout au moins en ce qui concerne l'Ouest du Canada. Il n'y a même pas un «tortillard de Toonerville» sur la voie d'embranchement du CN de Winnipeg à Saskatoon, mais il y en a un de ce genre entre Saskatoon et Edmonton. Il y a deux voitures qui font la navette entre Regina et Saskatoon et entre Calgary et Edmonton, et ils ne peuvent pas garder sur les voies celle entre Calgary et Edmonton.

La suppression du service de passagers dans l'Ouest du Canada a libéré les voies de chemins de fer presque totalement pour le transport de marchandises. Il fallait à l'occasion mettre sur des aiguillages les trains de transport pour laisser le passage au train de passagers. Cela ne se produit plus. Il n'y a qu'un seul train transcontinental par jour de Winnipeg vers l'Ouest.

Les chemins de fer n'ont pas véritablement tiré profit de cette situation, mais le Canada a versé une subvention de 547 millions de dollars en une année pour le maintien de Via Rail.

Comme je l'ai déjà dit, le dédoublement des voies dans les montagnes est nécessaire, et particulièrement le tunnel pour lequel il y a divers noms, dont Beaver Lodge. Ce qui nous préoccupe c'est que dans toutes ces discussions sur la modernisation dans la région montagneuse, rien n'a été dit sur la possibilité d'une rupture presque totale de l'entière partie sud du système, c'est-à-dire les voies principales du CN et du CP à la suite d'un glissement qui pourrait intervenir, mais qui pourrait ne pas avoir lieu, dans la région de Hell's Gate.

Cette situation n'est pas restée inaperçue au cours des ans. Des glissements de terrain en juillet ont obligé le CP à cesser ses opérations pendant 12 jours ou quelque chose comme ça. Ce n'était là qu'un glissement de terrain. La possibilité d'un tremblement existe toujours dans les régions montagneuses du Mexique à l'Alaska. Le mont St-Hélène est à 200 milles au sud de Hell's Gate. Lors de la conférence sur les possibilités économiques de l'Ouest qui a eu lieu à Calgary en 1973, c'est une question qui a été vivement débattue. Le premier ministre, M. Trudeau, avait réglé un accord avec le premier ministre de la Colombie-Britannique pour que soit construite une voie de contournement appelée Clinton-Ashcroft, au cas où un désastre se produirait dans le défilé.

Beaucoup de plans à long terme ont été tracés, mais pour une raison ou une autre la province de la Colombie-Britannique a fait marche arrière et M. Trudeau s'est retrouvé bien seul. Il ne faut toutefois pas le blâmer si ce projet n'a pas été réalisé. Nous traitons dans le détail de cette question à la page 192 du rapport si vous désirez en savoir davantage.

Il y a un autre point que je juge important mais non relié à la question dont je viens de parler, et il s'agit de la déduction et du sassement. Voilà comment cela se produit: Le fermier expédie 1,000 boisseaux à son élévateur local; la déduction est



*[Texte]*

bushels to his local elevator; there is dockage, 2%, 2.5%, sometimes higher but, on the average, 2%, so he gets paid for 980 bushels. But he is charged freight to Vancouver or Thunder Bay on 1,000 bushels. And that has been going on for years.

Now, as you heard in Winnipeg from both Mr. Ron Basford's company, Arctic, and the Continental, in the figures they gave, Mr. Basford said that his company handled 40,000 tonnes of screenings and Continental said 200,000 tonnes. Now there is an interesting point in connection with these screenings. When they are separated at Vancouver or Thunder Bay... or in Churchill, a very considerable quantity of good wheat is extracted and put back in and is sold to the customers. Producers who are members of the pools have an opportunity to participate in this product from screenings through patronage dividends. But those who are not members of a pool just do not get a nickel, and that amounts to a lot of money.

One of the few places where screening is done on the Prairies is at the Weyburn Inland Terminal. It is very interesting to read in their 1982 report concerning screenings what I will now quote.

The production and sale of quality screenings continues to be an important source of revenue for the Company. During 1982, 5,475 tonnes of screenings were produced and the income from those sales into the prairie market amounted to about 14% of gross income.

It continues:

Cleaning grain on the prairies and retaining the screenings for livestock feed, besides being an important source of revenue for the company, also contributes to the efficiency of Canada's transportation system. It would have taken about 84 hopper cars to transport the amount of dockage to Thunder Bay or Vancouver that was retained on the prairies by the Weyburn Inland Terminal in 1982.

You will find that on page 1 of the Weyburn annual report for 1982.

We had hoped in our report that much more cleaning would be done on the Prairies, and had recommended that an inland terminal be established at Yorkton so that all grain that would go to Churchill could go as clean grain. The Eastern Water Transportation System had submitted a brief down-grading the Hudson Bay route very much, and they have produced a report which was filed with us, so when our report went in, Mr. Lang thought somebody should have a second go at it. That was the practice anyway.

• 0955

Whom did he employ? The same company that made the report for the waterway transportation people; and of course, there was no inland terminal built at Yorkton. So all grain to Churchill goes uncleaned. Once they clean it at Churchill, about the only animals that are available to use it there are polar bears. As Mr. Basford told us, they pick it up, they pelletize some of it, but they ship it principally from Churchill to Prince Rupert, at Crow rates, to carry it to Japan.

*[Traduction]*

de 2 ou 2,5 p. 100, parfois plus mais en moyenne 2 p. 100, ainsi il est payé pour 980 boisseaux. Cependant, il est facturé pour le transport vers Vancouver ou Thunder Bay sur 1,000 boisseaux. Cette situation existe depuis des années.

Comme vous l'avez entendu à Winnipeg de la compagnie de M. Ron Basford, Arctic et de la Continental, sa compagnie a effectué le sassage de 40,000 tonnes et la Continental 200,000 tonnes. Il y a là un point intéressant. Lorsque ce nettoyage du grain a lieu à Vancouver ou à Thunder Bay, ou à Churchill, une très grande quantité de bon blé est extraite, réintégrée et vendue aux clients. Les producteurs qui sont membres de ces commissions ont la possibilité de toucher quelque chose sous la forme de dividendes. Cependant, ceux qui ne sont pas membres d'une commission ne reçoivent absolument rien et cela représente donc une perte d'argent.

L'un des rares endroits où le triage a lieu dans les Prairies est le terminal intérieur de Weyburn. Il est très intéressant de lire dans le rapport de 1982 ce qui suit:

La production et la vente des triages de qualité continuent d'être une source de revenu importante pour la compagnie. En 1982, 5,475 tonnes de triage ont été produites et le revenu de ces ventes sur le marché des Prairies s'est chiffré à environ 14 p. 100 du revenu brut.

Le rapport dit par la suite:

Le nettoyage du grain dans les Prairies et l'utilisation du triage pour l'alimentation du bétail, en plus d'être une importante source de revenu pour la compagnie, contribue également à l'efficacité du système de transport du Canada. Il aurait fallu environ 84 wagons-trémies pour transporter la quantité de déchets vers Thunder Bay ou Vancouver triés dans les Prairies par le terminal intérieur de Weyburn en 1982.

Vous pourrez lire tout ceci à la page 1 du rapport annuel de 1982 de Weyburn.

Nous espérons dans notre rapport qu'il y aurait davantage de triages d'effectués dans les Prairies, et nous avons recommandé qu'un terminal intérieur soit construit à Yorkton afin que toutes les céréales acheminées vers Churchill soient nettoyées. Le système de transport fluvial de l'Est a présenté un rapport minimisant l'importance de la ligne Hudson Bay et a produit un rapport que nous avons reçu. Ainsi, lorsque nous avons présenté notre rapport, M. Lang a pensé que quelqu'un devrait s'y essayer de nouveau. C'était la pratique en vigueur.

Qui employait-il? La même compagnie qui a rédigé le rapport pour l'entreprise de transport par eau; et, bien sûr, il n'y avait pas de terminus intérieur construit à Yorkton. Ainsi, tous les grains partaient à Churchill sans être nettoyés. Une fois ces grains nettoyés à Churchill, les seuls animaux qui pouvaient les manger étaient les ours polaires. Comme M. Basford nous l'a dit, elle les ramasse, en transforme une partie,

[Text]

When we are talking about efficiency, I think it is time that we mentioned some of these matters.

Now, we have heard quite a lot about western milling, and we dealt with that extensively in our report from pages 279 to 283. I am not going to quote it. But the Canadian flour production as a whole declined some 30% in the earlier years following the war; that is, from 56 million hundredweight in 1946-1947 to 39 million hundredweight in 1974-1975. The reference to that quotation which is contained in my brief will cover the situation. But it shows the extent to which western wheat growers subsidize eastern consumers by procedures adopted and carried out by the Canadian Wheat Board.

Now, here is how this comes about. Of the grain, of the wheat produced in western Canada, some 50 million tonnes are retained for domestic consumption. That is two-thirds of the population of the country that is east of Thunder Bay. That amount is required for domestic consumption east of Thunder Bay, and that is what I want to refer to now.

The eastern miller, to begin with, buys his grain at Thunder Bay, benefits from the Crow rate. The miller in Vancouver does not get that. There is no milling in Vancouver, by the way, of any consequence. It is not hard to see the reason.

The miller, having bought just as though he had been a customer in Europe, has to transport it to storage along the upper lakes or right through to Montreal. The Wheat Board, out of producers' money, pays the storage on that grain until the day it is milled in eastern Canada.

That is not quite enough. The miller borrows the money from the bank to buy that grain and the Wheat Board, with wheat producers' money, pays the interest on that loan until the grain is milled.

We had some experts in costing, and they are a breed apart, as you know. They worked it out that every loaf of bread consumed east of Thunder Bay in Canada, or every pound of pasta, wherever that is sold, is subsidized to the tune of about 7¢ a loaf by the western producers, 60% of whom live in Saskatchewan. So when you have your toast in Montreal and Ottawa, remember they are your hosts from rural Saskatchewan!

Western milling. Most western milling—and there used to be a great deal more; there were mills in many places—but principally, the milling is done by the Robin Hood people and the pool in Saskatoon. Quaker Oats used to be there. They walked away a few years back. Parrish and Heimbecker Ltd. bought the term of the elevator they had there. But when Robin Hood or the pool want grain, want wheat to mill in Saskatoon and they order a car, say, from Waldheim or nearby, anywhere within 50 or 100 miles—they are too sensible to go any further—they have to pay the commercial rate on that grain from the point there to Saskatoon.

[Translation]

mais surtout elle les envoie de Churchill à Prince Rupert, aux tarifs du Nid-de-Corbeau, afin de les expédier au Japon.

Lorsque nous parlons d'efficacité, je pense qu'il est opportun de mentionner ces problèmes.

Nous avons entendu à présent beaucoup de choses sur la meunerie dans l'Ouest, et nous traitons largement de cette question dans notre rapport, pages 279 à 283. Je ne vais pas les citer. Mais la production canadienne de farine a dans l'ensemble baissé d'environ 30 p. 100 dans les années qui ont suivi la guerre, soit de 56 millions de quintaux en 1946-1947 à 39 millions de quintaux en 1974-1975. La référence à cette citation contenue dans mon exposé rendra compte de la situation. Mais cela montre jusqu'à quel point les producteurs de blé de l'Ouest subventionnent les consommateurs de l'Est avec des méthodes choisies et exécutées par la Commission canadienne du blé.

Voici maintenant comment cela se produit. Environ 50 millions de tonnes de grains, du blé produits dans l'Ouest canadien, sont réservés à la consommation intérieure. Les deux tiers de la population se trouvent à l'est de Thunder Bay. Ce montant est nécessaire à la consommation intérieure à l'est de Thunder Bay, et c'est de quoi je veux parler maintenant.

Le minotier de l'Est, commençons par lui, achète ses grains à Thunder Bay et bénéficie du tarif du Nid-de-Corbeau. Le minotier de Vancouver ne profite pas de cela. De toute façon, il n'y a pas de monoterie à Vancouver qui ait suffisamment d'importance. Ce n'est pas difficile à comprendre.

Le minotier, ayant acheté tout comme s'il avait été un client en Europe, doit les transporter le long des lacs supérieurs ou directement vers Montréal pour les stocker. La Commission du blé, avec l'argent du producteur, paye l'entreposage de ces grains jusqu'au jour où ils sont moulus dans l'Est canadien.

Ce n'est pas tout. Le minotier emprunte l'argent à la banque pour acheter ces grains et la Commission du blé, avec l'argent des producteurs de blé, paye les intérêts de cet emprunt jusqu'à ce que les grains soient moulus.

Nous avions quelques experts dans le domaine des coûts et, comme vous le savez, ils constituent une race à part. Ils trouvèrent que chaque pain consommé à l'est de Thunder Bay, ou chaque livre de pâtes, où qu'elle soit vendue, est subventionné d'environ 7 cents par les producteurs de l'Ouest, dont 60 p. 100 vivent en Saskatchewan. Ainsi, lorsque vous mangez vos toasts à Montréal et Ottawa, rappelez-vous que vous êtes les hôtes de la Saskatchewan rurale.

Passons aux minoteries de l'Ouest. Pour la plupart d'entre elles il y en avait énormément à une époque, il y en avait partout, la meunerie est effectuée par Robin Hood et la commission à Saskatoon. À une époque, Quaker Oats était aussi sur place, cette entreprise est partie il y a quelques années. Leur élévateur fut racheté par Parrish et Heimbecker Ltd. Mais lorsque Robin Hood ou la commission désirent des grains, du blé pour le moulin à Saskatoon et qu'ils commandent un wagon, disons de Waldheim ou des environs, n'importe où dans un rayon de 50 ou 100 miles, ils sont trop raisonnables pour aller plus loin, ils doivent payer le tarif commercial sur ces grains jusqu'à Saskatoon.



## [Texte]

Now, considerable quantities of the grain used by those two mills in Saskatoon are actually trucked because of the excessive costs of this short-haul cost from the local elevator to the mill. So the trucking industry benefit to that extent.

But the mills at Saskatoon not only mill for domestic purposes in western Canada—and by the way, the situation is such that even though the flour that is milled in eastern Canada can be shipped back to the west at commercial rates and sold in competition with the flour that is milled in Saskatoon, right in the City of Saskatoon! If the local mills, the western mills are going to mill for export, they have the railways divert  $x$  number of cars to the mill. It is milled and then it is carried to port as flour. They have to pay 40¢ a hundredweight stop-off charge for that service.

• 1005

I think you heard yesterday, or maybe in Winnipeg, that several years ago it was 1.5¢; today it is 40¢. And you will appreciate that they just do not park one car at a time. That is not the way flour is milled. There would be a considerable number of cars spotted and taken away at the same time.

So when we speak of having to increase the freight rate to benefit local industry in western Canada we do not need to increase the rate to do it; we just have to put a little fairness into the way the eastern miller is given preference over the western miller.

We have heard a lot about the livestock industry too. Actually, it was one of the most discussed subjects during the inquiry, and you will find on pages 291 to 309 a discussion on the livestock industry in western Canada. I do not think I need to go into this in very great depth because I am still impressed with what I heard from my old friend Jack Horner in Ottawa when he said he thought he would like to make a comment when this question was being discussed. You will remember that he said the livestock people—and I am not quite using his exact words, but to this effect—were more or less in a dream world if they thought they were going to be able to make a mass invasion of the red meat industry in the United States. The reason he gave seems to be rather formidable: the GATT agreement, under which Canada is limited to a certain figure, and, as he told us, we had already reached 130 out of the 150 figure that was available for 1982.

It is perhaps worth while mentioning the difficulties that the potato growers in Manitoba have in getting across the border with any excess supply or what is happening this year or what very nearly happened to the lumber industry in British Columbia or to the potato industry in New Brunswick and Prince Edward Island when we think or imagine that we are going to be allowed to flood the American market.

## [Traduction]

Des quantités considérables de grains utilisés par ces deux minoteries à Saskatoon sont effectivement transportées par camion en raison des coûts excessifs de ce court transport de l'élevateur local à la minoterie. Ainsi, l'industrie du camionnage en profite.

Les minoteries à Saskatoon ne se contentent pas uniquement de transformer les grains pour des fins domestiques dans l'Ouest canadien... et nous nous trouvons dans la situation suivante: la farine moulue dans l'Est canadien peut être renvoyée à l'Ouest aux tarifs commerciaux et vendue en concurrence avec la farine moulue dans la ville même de Saskatoon! Si les minoteries locales, les minoteries de l'Ouest se mettent à moudre pour l'exportation, les chemins de fer doivent dévier de nombreux wagons vers les minoteries. Les grains sont moulus et transportés alors au port sous forme de farine. Elles doivent payer 40 cents de frais le quintal pour ce service.

Vous avez entendu hier, je pense, ou peut-être à Winnipeg, qu'il y a plusieurs années ce service coûtait 1c. et demi; aujourd'hui, c'est 40c.. Et vous comprendrez qu'elles ne stationnent pas qu'un seul wagon à la fois. Ce n'est pas la manière dont la farine est moulue. Il y aurait un nombre considérable de wagons qui seraient en même temps dans la même situation.

Ainsi, lorsque nous parlons de l'obligation d'augmenter le tarif du transport afin de favoriser l'industrie locale dans l'Ouest canadien, nous n'avons pas besoin d'augmenter le tarif pour ce faire; nous devons seulement faire preuve d'un peu d'équité dans la manière dont le minotier de l'Est est privilégié par rapport à celui de l'Ouest.

Nous avons aussi entendu beaucoup de choses sur l'industrie du bétail. De fait, ce fut l'un des sujets le plus débattu au cours de l'enquête, et vous trouverez aux pages 291 à 309 un débat sur l'industrie du bétail dans l'Ouest canadien. Je ne pense pas avoir besoin d'insister longuement sur ce point parce que je suis encore impressionné par ce que j'ai entendu dire à Ottawa par mon vieil ami Jack Horner; ce dernier déclarait qu'il aimerait faire un commentaire quand cette question serait débattue. Vous vous rappellerez qu'il disait que les industriels du bétail... et sans le citer exactement, je dirai quelque chose d'analogue... vivaient plus ou moins dans un rêve s'ils pensaient pouvoir envahir l'industrie de la viande rouge aux États-Unis. La raison qu'il donnait me semble être assez extraordinaire: l'accord du GATT par lequel le Canada est limité à un certain chiffre et, comme il nous l'a dit, nous en sommes déjà à 130 sur le chiffre de 150 valable pour 1982.

Il vaut peut-être la peine de signaler les difficultés que les producteurs de pomme de terre du Manitoba rencontrent pour traverser la frontière avec des stocks excédentaires ou ce qui arrive cette année ou ce qui est presque arrivé à l'industrie du bois en Colombie-Britannique ou à l'industrie de la pomme de terre au Nouveau-Brunswick et dans l'Île-du-Prince-Édouard lorsque nous pensons ou imaginons que nous allons avoir l'autorisation d'inonder le marché américain.



*[Text]*

In the matter of railway equipment, I do not know if it has been said before here, but a condition arose some years back where there were literally not sufficient boxcars to carry the grain to port. The reason was that neither CP nor CN had acquired any new cars; in one case it was from 1948 and in the other from 1952. It was in that situation that the federal government got into the hopper car business. This was caused principally by the attrition of the boxcar supply that the railways had and their unwillingness to acquire any new equipment.

So the government and the Wheat Board and ultimately Manitoba and Saskatchewan and Alberta got in the business of buying railway equipment. From 1972 to 1983 the federal government bought 11,322 hopper cars at a cost of \$449.5 million and handed them to the railway companies rent free. That was not enough. The Wheat Board purchased 2,000 cars in 1979-1980 at a cost of \$90 million. They bought those out of producer money. That was money that could have gone in the final payment for that year, but it was extracted from the fund and used to buy hopper cars. Then in 1981-1982 the Provinces of Saskatchewan and Alberta each purchased 1,000 hopper cars at a total cost of \$108 million. So in total the railways have been provided rent-free with grain-carrying equipment which cost \$649 million. It is rather surprising to me that no consideration appears to have been given to the responsibility of the railways to pay for this equipment if and when the railways would receive \$651 million annually proposed by Bill C-155. Santa Claus never did as well.

The producers of western Canada are concerned about the ultimate fate of the Wheat Board. It is true that not too much is said about the Wheat Board in Bill C-155, but the beginnings are there and the capacity of the Wheat Board to control the grain fleet is being interfered with by the provisions of the bill. The capacity of the Wheat Board to control the wheat fleet is absolutely necessary. I hope the Wheat Board appears before you, and they will corroborate that statement, I am sure, because to meet a given sale the Wheat Board has to have grain, whether it is barley or oats, of a certain quality, of a certain grade.

• 1015

I do not know, but if you went in, you would see that they have a wall there the length of this one which shows where all the grain in western Canada is and its grade. They have it so that they can call if they have a sale of so many thousand tonnes of wheat of a certain quality; they know that it is either in the Regina district or maybe Edmonton or somewhere else. And to meet that, they are able to say to the railways that is where you want to get the grain this week and bring it to Vancouver or Thunder Bay. They have to be able to call the grain they need. If that were to go, it would interfere with the sales capacity and ability of the Canadian Wheat Board.

*[Translation]*

En ce qui concerne l'équipement des chemins de fer, je ne sais pas si cela a déjà été dit ici, un problème a surgi quelques années auparavant quand il n'y avait pas suffisamment de wagons couverts pour transporter les grains au port. La raison en était que ni le CP ni le CN n'avaient acquis de nouveaux wagons; le premier depuis 1948, et le second depuis 1952. C'est à ce moment-là que le gouvernement fédéral se lança dans la politique du wagon-trémie. Ceci fut causé essentiellement par l'usure des wagons couverts et par le refus des chemins de fer d'acquiescer tout nouvel équipement.

Ainsi, le gouvernement, la Commission canadienne du blé, et en définitive le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta se lancèrent dans une politique d'achats d'équipements pour les chemins de fer. De 1972 à 1983, le gouvernement fédéral a acheté 11,322 wagons-trémis qui ont coûté 449,5 millions de dollars et les a donnés aux compagnies de chemins de fer en location gratuite. Cela ne fut pas suffisant. La Commission canadienne du blé a acquis en 1979-1980 2,000 wagons qui ont coûté 90 millions de dollars. Elle les a achetés avec l'argent des producteurs. Cette somme aurait pu servir au dernier paiement de cette année, mais elle a été retirée du fonds et utilisée pour acheter des wagons-trémies. Puis, les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta achetèrent, en 1981-1982, chacune 1,000 wagons-trémies qui ont coûté en tout 108 millions de dollars. Ainsi, au total, les chemins de fer ont été équipés gratuitement pour le transport des grains avec un matériel dont le coût s'est élevé à 649 millions de dollars. Il me paraît assez surprenant que l'on n'ait pas songé à faire payer les chemins de fer pour ces équipements alors que ceux-ci recevraient 651 millions de dollars annuellement comme le prévoit le Projet de loi C-155. Le Père Noël n'a jamais fait aussi bien.

Les producteurs de l'Ouest canadien sont inquiets du sort qui sera fait à la Commission canadienne du blé. Il est vrai que le Projet de loi C-155 dit peu de choses au sujet de la Commission canadienne du blé, mais les bases existent. Les dispositions du projet de loi ne permettent pas à la Commission canadienne du blé de contrôler les moyens de transport des grains. Il faut absolument que la Commission canadienne du blé ait les moyens nécessaires de contrôler les moyens de transport du blé. J'espère que la Commission canadienne du blé se présentera devant vous et corroborera cet exposé, j'en suis sûr, parce que, pour réaliser une vente, elle doit avoir des grains, que ce soit de l'orge ou de l'avoine, d'une certaine qualité et d'une certaine catégorie.

Si vous vous y intéressiez, vous verriez qu'ils ont un panneau ici de la longueur de celui-ci qui montre les endroits où se trouvent les grains de l'Ouest canadien et qui indique leur catégorie. Ainsi, ils peuvent appeler s'ils ont une vente de plusieurs milliers de tonnes de blé d'une certaine qualité; ils savent que c'est soit un blé de la région de Regina, soit peut-être d'Edmonton, soit d'ailleurs. Et pour y arriver, ils sont en mesure de dire aux chemins de fer où vous souhaitez prendre les grains cette semaine et de les transporter à Vancouver ou à Thunder Bay. Ils doivent pouvoir commander les grains dont

[Texte]

If I may, I will spend a few moments on this question of efficiency. We heard a lot about efficiency, and the whole idea of the railways about efficiency was to get rid of the branch-lines. That would have been very efficient from their standpoint. But on this question of efficiency, I am told by senior railway people, there is a railway philosophy that once the line gets hold of a commodity for transport, it will hang onto that commodity to the delivery points, come hell or high water. That works out this way and this is what we found, great quantities of grain grown on, say, the Goose Lake line . . . and now that may not mean too much to members from the east, but it is one of the great grain-producing areas in Saskatchewan between Saskatoon and Calgary served by the Canadian National Railways; it is closer to Vancouver at Rosetown than to Thunder Bay, so the trend is westward. Grain was taken to Calgary, but the CN has no line going from Calgary to Vancouver. So they hauled it then northward 200 miles to Edmonton so they can take it south again to Vancouver. That was the CN.

CP with the Hardisty line, which is another line going through Edmonton—and Mr. Mazankowski will know that situation better than I do—all that CPR grain went to Edmonton, but there is no line from Edmonton into Vancouver—so it went south to go to Vancouver. Trainloads of grain were passing each other like ships in the night between Calgary and Edmonton.

I do not know what else we did on the commission, but we shamed the railways into entering into an agreement to exchange cars—car for car—not exchanging traffic but car for car. That agreement, I think, still subsists. I think it can be abrogated on 30 days' notice. That is about the situation.

But it is not the only place. Most of the grain that goes through Churchill is barley. Barley is grown in certain areas of western Canada and one of those areas is in north-central Saskatchewan—east of Prince Albert, north of Yorkton. Now the line to Hudson Bay is CN. There are two CPR lines that run into that area, but not a bushel of barley from those lines ever gets to Hudson Bay. Time after time, the Canadian Wheat Board has had to forage down into the central prairies and as far west as Moose Jaw to get barley to take to Churchill, whereas the barley at Nipawin and Carrot River and Hudson Bay Junction was being carried south so that it could be taken to Thunder Bay or Vancouver. And that is going on today!

For efficiency, we recommended that there should be an exchange of lines in several areas, and I think I will need to mention only two. First is the Meadow Lake CPR line. At one time the line ran from Meadow Lake west of North Battleford, west and north to Debden, which is west and north of Prince Albert—I suppose a matter of about 75 or 80 miles. At one

[Traduction]

ils ont besoin. Si cela marchait ainsi, la capacité de vente de la Commission canadienne du blé serait entravée.

Si je puis me permettre, je passerai un petit moment sur cette question d'efficacité. Nous avons entendu beaucoup de choses à propos de l'efficacité, et l'opinion des chemins de fer à ce sujet était de supprimer les lignes d'embranchement, ce qui de leur point de vue aurait été très efficace. Mais à ce propos, un cadre supérieur des chemins de fer m'a dit que les compagnies avaient tendance, une fois qu'elles s'étaient appropriées une marchandise à transporter, à s'y accrocher jusqu'au point de livraison et ce, quoi qu'il advienne. C'est ainsi que cela fonctionne et c'est ce que nous avons trouvé; de grosses quantités de grains sont cultivées du côté de la ligne de Goose Lake . . . et cela ne veut peut-être pas dire grand-chose aux membres de l'Est, mais c'est l'une des plus grandes régions productrices de grains en Saskatchewan, entre Saskatoon et Calgary, desservie par le Canadien National; Rosetown est plus proche de Vancouver que de Thunder Bay, ainsi le trafic se fait vers l'Ouest. Les grains étaient expédiés vers Calgary, mais le CN n'ayant pas de ligne entre Calgary et Vancouver, ils doivent être transportés à 100 milles vers le nord, à Edmonton, afin d'être réexpédiés vers le sud, sur Vancouver. C'était cela le CN.

En ce qui concerne le CP, avec la ligne d'Hardisty, autre ligne qui traverse Edmonton . . . et M. Mazankowski connaît la situation mieux que moi . . . tous les grains étaient dirigés sur Edmonton, mais comme il n'y a pas de ligne entre Edmonton et Vancouver, il dût aller vers le sud pour se rendre à Vancouver. Des trains entiers de grains se croisaient en pleine nuit comme des navires entre Calgary et Edmonton.

Je ne sais pas ce que nous avons fait d'autre au sein de la commission, mais nous avons blâmé les chemins de fer pour avoir conclu un accord prévoyant l'échange de wagons . . . wagon contre wagon . . . je dis bien de wagons et non pas de trafic. Cet accord, je pense, existe toujours. Il peut être abrogé avec un préavis de trente jours. Telle est la situation qui prévaut actuellement.

Mais ce n'est pas la seule région. La plupart des grains qui passent par Churchill sont de l'orge. L'orge pousse dans certaines régions de l'Ouest canadien et l'une d'entre elles se trouve dans le centre du nord de la Saskatchewan, c'est-à-dire à l'est de Prince Albert, au nord de Yorkton. La ligne vers la Baie d'Hudson appartient au CN. Il y a deux lignes du CP dans cette région, mais pourtant aucun boisseau d'orge n'arrive à la Baie d'Hudson. La Commission canadienne du blé a dû constamment aller chercher de l'orge dans les Prairies du centre et même à Moose Jaw, à l'ouest, pour l'expédier à Churchill, alors que l'orge, à la jonction de Nipawin et de la Rivière Carrot et de la Baie d'Hudson, était expédié vers le sud afin d'être livré à Thunder Bay ou Vancouver. Voilà ce qui se passe à l'heure actuelle!

Pour améliorer l'efficacité, nous avons recommandé un échange de lignes dans plusieurs régions, et je n'en mentionnerai que deux. Je commencerai par la ligne du CP, celle du lac Meadow. À une certaine époque, la ligne allait lac Meadow à l'ouest de North Battleford, à l'ouest et au nord de Debden qui se trouve à l'ouest et au nord de Prince Albert, à environ 75 à



[Text]

time it was connected through a branch south to meet the CPR Hardisty line, but that line was wiped out several years ago. So today the CPR line at Meadow Lake goes from Meadow Lake to Debden up in the air, there being no connection to the CPR at either end for 60 miles. We thought it a rather sensible thing for that to be taken over by the CNR because it connects with its line at Debden through to Prince Albert and then, either east or west, from the secondary main lines that go east and west through Prince Albert. But that is too much, too sensible apparently for efficiency!

Then to come right near home the Colonsay branch. That is a line which used to extend from Regina, joining the CPR at Colonsay, to Saskatoon—being 150 or 160 miles. Some years back, the south end of it was washed out at the south end of Last Mountain Lake, and the evidence before us was that it would cost several million dollars—a great amount—to restore traffic from Liberty to Regina.

On the north end, as I say, the line joins the secondary CPR line from Winnipeg to Saskatoon at Colonsay; it passes within seven miles of the CNR mainline at Watrous, and then for the next 30 miles serves no purpose. All the elevators and everything else are on the main line of the CNR. It crosses the main line of the CNR. The crossing, as you know, is called the diamond, and that diamond is taken up for the winter, so there are several months of the year it is washed out at one end and the diamond is out at the other. And that is a very good grain-growing district—Simpson, Imperial, and so forth—on the west side of the lake.

**Mr. Flis:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Since we have such a distinguished witness before us, I know members on both side of the table are dying to put some questions to him, so I wonder if he could keep that in mind, because we do have seven other witnesses, I see, before us before lunch. But we do have—and I emphasize the fact—such a knowledgeable, distinguished, important witness before us, we would like to put some questions to the witness.

• 1025

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I wonder, sir, if you can indicate how much longer you expect to be in your presentation?

**Mr. Justice Hall:** Oh, four or five minutes.

**Mr. Hnatyshyn:** Everything you say is relevant, sir.

**Mr. Justice Hall:** As you may know, I have lived with this question of transportation for many years, starting with 1956, when acting for the CPR. I acted in the Diesel Firemen case. In 1973, under the direction of the Parliament of Canada, I arbitrated the strike. I arbitrated the thing again in 1975.

I could spend some time talking about . . .

[Translation]

80 milles. À un moment donné, elle était reliée par un embranchement au sud avec la ligne d'Hardisty du CP, mais celle-ci a été supprimée il y a plusieurs années. Aujourd'hui, la ligne du CP au lac Meadow va du lac à Debden directement, sans branchement avec la ligne du CN sur soixante milles. Nous pensions qu'il aurait été normal que le CN prenne la relève puisqu'il y a un embranchement avec sa ligne à Debden jusqu'à Prince Albert, puis, soit vers l'est soit vers l'ouest, à partir des voies principales secondaires qui vont vers l'est et l'ouest en passant par Prince Albert. C'est trop raisonnable pour être efficace!

Revenons un peu plus près de chez nous avec la ligne de Colonsay qui auparavant allait de Régina à Saskatoon, distantes de cent cinquante à cent soixante milles, en empruntant la ligne du CP à Colonsay. Il y a quelques années la partie sud a été détruite sur la rive sud du lac Last Mountain et il en aurait coûté plusieurs millions de dollars, nous a-t-on dit, pour rétablir le trafic entre Liberty et Regina.

Au nord, à Colonsay, la ligne relie la ligne secondaire du CP de Winnipeg à Saskatoon; elle passe à moins de sept milles de la voie principale du CN à Watrous et ne sert plus à rien sur les trente milles suivants. En effet, tous les élévateurs et autres équipements sont sur la voie principale du CN. La ligne traverse la ligne principale du CN. Le croisement, comme vous le savez, est appelé coupement de voies, et ce coupement, pendant plusieurs mois de l'année, est sous les eaux à une extrémité et hors service à l'autre. C'est une région très grande productrice de grains à l'ouest du lac, Simpson, Imperial, etc..

**Mr. Flis:** Un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Flis, à vous la parole.

**M. Flis:** Nous avons un témoin intéressant devant nous, et je suis certain que des membres des deux côtés de la table meurent d'envie de lui poser des questions. J'aimerais qu'il ne l'oublie pas car nous avons 7 autres témoins à entendre avant le déjeuner. Nous avons un témoin important et très bien informé devant nous et, j'insiste sur ce point, à qui nous aimerions poser quelques questions.

**Le président suppléant (M. Neil):** Pourriez-vous nous dire, monsieur, si votre exposé va durer encore très longtemps?

**Le juge Hall:** Non, quatre ou cinq minutes.

**M. Hnatyshyn:** Tout ce que vous dites est très pertinent, monsieur.

**Le juge Hall:** Comme vous le savez sans doute, je m'intéresse à cette question des transports depuis fort longtemps, c'est-à-dire depuis 1956, lorsque je travaillais pour le CP. En effet, je me suis occupé de l'affaire des conducteurs de locomotives diesel. En 1973 et en 1975, le Parlement du Canada m'a demandé d'arbitrer la grève.

Je pourrais vous parler pendant quelque temps . . .



[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Excuse me, we have lost our translation. I wonder if we could just stop until we get our translation back, please.

Our technical difficulties have been corrected, so I wonder if you would proceed, sir.

**Mr. Justice Hall:** I was saying that it had fallen to my lot to have lived with these questions quite a lot, including costing. I had not intended to go into that in any depth; I will pass it up for questions. But it was my privilege to have worked with Mr. Snavely and with Mr. Tyrczniewicz who was my principal adviser for the year.

Now, there was some mention about possible expansion, and the idea that we could increase our production to the extent that exports would be greatly increased. There is some reason to be apprehensive unless we bring some new land under cultivation. As was said, I think yesterday, there is nothing really to extend in Manitoba. There is some in Saskatchewan, but it would involve quite a tussle with the environmental people; it would be the draining and cultivation of the delta of the Saskatchewan River as it goes into Lake Manitoba. There would be an awful howl from the duck hunters in the southern United States if we ever interfered with that. That is about the only place, although there is some land yet north of North Battleford, just south of the river there.

There are some 3 million to 4 million acres of agricultural land available in the Peace River country. Any expansion would necessarily have to come from there. But that cannot come until a railway is provided for that area. The line that has been suggested is a line that will run westward from the north end of the British Columbia Railway, in north-eastern Alberta, almost directly east to Fort Vermilion on the Peace River. When that day might come, I do not know. Other Albertans must know that situation better.

Now, to summarize what the coalition wishes to emphasize. First, western Canada's landlocked position vis-a-vis other exporting nations has to be recognized and transportation subsidized. Having regard to the subsidies provided by all other wheat exporting nations, the subsidies now enjoyed by producers in western Canada—namely the Crow rate or its equivalent—must be retained. The Canadian Wheat Board should retain the power and authority to control the grain fleet.

While I have not mentioned them, variable rates to the extent proposed—even to that extent, should not be tolerated. Under any circumstances or scenario, there should be a fixed statutory rate for the carriage of grain and not one dependent on any one person's estimated production, as provided in Clauses 37.(4) and 54.(1) of Bill C-155.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Neil):** Excusez-moi, nous n'avons plus d'interprétation. Voulez-vous attendre un instant pour que le problème puisse être corrigé?

Nos difficultés techniques étant résolues, je vous prie de continuer, monsieur.

**Le juge Hall:** Je vous disais donc que j'avais été amené à m'occuper sérieusement de ces questions, y compris de celle du calcul des coûts. Toutefois, comme je n'avais pas l'intention de l'aborder en détail, je vous laisserai le soin de me poser des questions à ce sujet si vous le voulez. Je peux vous dire cependant que j'ai eu l'honneur de travailler avec M. Snavely et avec M. Tyrczniewicz, qui fût mon principal conseiller pendant cette année-là.

On a également parlé d'une expansion possible des services et de l'augmentation de notre production afin de développer considérablement les exportations. Or, il me semble que cela serait assez difficile à réaliser si l'on n'augmente pas la superficie cultivée. Comme on l'a dit hier, je crois, il n'y a pas d'autres terres agricoles disponibles au Manitoba. Il y en a un peu en Saskatchewan, mais je crois que la décision de les exploiter posera des problèmes avec les écologistes; les terres en question, qu'il faudra drainer avant de cultiver, sont situées dans le delta de la Rivière Saskatchewan, à son embouchure dans le Lac Manitoba. Or, je crains que l'exploitation agricole de ces terres ne soulève un tollé parmi les chasseurs de canards du sud des États-Unis. Ce sont à peu près les seules terres disponibles, même s'il en reste encore au nord de North Battleford, juste au sud de la rivière.

Il y a environ 3 à 4 millions d'acres de terres agricoles disponibles dans la région de Peace River. Toute augmentation de la superficie cultivée exigera donc nécessairement l'exploitation d'une partie de cette région. Or, cela ne sera possible que lorsqu'elle sera desservie par une ligne de chemin de fer. La ligne qui a été proposée relierait l'extrémité nord du chemin de fer de Colombie-Britannique au nord-est de l'Alberta et, plus à l'est, jusqu'à Fort Vermilion sur la rivière Peace. Je ne sais pas quand ce projet sera réalisé, d'autres Albertains le savent sans doute mieux que moi.

Permettez-moi maintenant de résumer les principales recommandations de la coalition. Premièrement, il faut reconnaître que l'Ouest du Canada n'a pas de façade maritime, contrairement aux autres pays exportateurs, et que les transports doivent donc être subventionnés. Comparées aux subventions versées par tous les autres pays exportateurs de blé, les subventions actuellement versées aux producteurs de l'Ouest du Canada, c'est-à-dire la subvention du Nid-de-Corbeau ou son équivalent, doivent être maintenues. La Commission canadienne du blé doit conserver les pouvoirs nécessaires pour contrôler le transport des céréales.

Je n'en ai pas encore parlé, mais les taux variables proposés ne devraient pas être tolérés. Quelles que soient les circonstances, un taux statutaire fixe devrait être imposé pour le transport des céréales, et ce taux ne devrait pas dépendre de la production estimée de quiconque, ainsi que le prévoient les articles 37.4 et 54.1 du Bill C-155.

## [Text]

It is perhaps worth just referring to those two clauses. Clause 37.(4) reads:

(4) For the purposes of subsection (2), the "estimated government commitment" means an amount equal to the aggregate of

(a) the Crow Benefit for that crop year divided by 31.1 million tonnes of grain and multiplied by the number of tonnes of grain that . . .

and this is what I want to emphasize:

. . . in the estimation of the Administrator, will be moved in that crop year or 31.1 million tonnes, whichever is the lesser;

That is Clause 37.(4). Clause 54.(1), in one of the definitions, says:

. . . "estimated cumulative government share of the cost change", in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain that . . .

and I emphase again:

. . . in the estimation of the Administrator . . .

not an administratix, possibly. I think maybe that might have been an improvement, because I think it is recognized that women are better fortunetellers than men.

. . . in the estimation of the Administrator, will be moved in that crop year or 31.1 million tonnes, whichever is the lesser, by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition "cumulative government share of the cost change";

Gentlemen, the only good I think I can really see in that is it might relieve unemployment. In the same circumstances, the responsibility for carrying out the Canadian Transport Commission functions, and I go back to what I said much earlier about the position of the Canadian Transport Commission in western Canada today, the functions should be committed to the western division of the Canadian Transport Commission.

Lastly, transportation rates should include all grain crops grown on the Prairies.

Thank you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen, for a very comprehensive brief.

Before proceeding with questions, the witness indicated that he would like to table with the committee a copy of the Hall commission report. Is it agreed that this document can be tabled with the committee?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** The first questioner is Mr. Mazankowski, 10 minutes.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Justice Hall, for your attendance here. I know that as

## [Translation]

Permettez-moi de vous reporter à ces deux articles. L'article 37.4 stipule que:

(4) Pour l'application du paragraphe (2), l'engagement financier estimatif de l'État à la somme des éléments suivants:

(a) le produit où le multiplicande est le quotient de l'indemnité du Nid-de-Corbeau pour la campagne agricole en cause et de 31,1 millions de tonnes de grain et où le multiplicateur est le moindre des facteurs suivants: soit les mouvements du grain, en tonnes . . .

et voilà la chose sur laquelle je veux insister:

. . . qui, selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant la même campagne agricole, soit 31,1 millions de tonnes;

Voilà pour l'article 37.(4). L'article 54.(1), quant à lui, stipule, au chapitre des définitions, que:

. . . «part totale estimative de l'État dans la variation des coûts», produit où le multiplicande est le moindre des facteurs suivants: soit les mouvements du grain, en tonnes, qui . . .

et j'insiste là-dessus:

. . . selon l'estimation de l'administrateur . . .

Il n'est pas question d'une administratrice. Or, cela aurait peut-être mieux valu, car tout le monde sait que les femmes savent mieux prédire l'avenir que les hommes.

. . . selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant une campagne agricole, soit 31,1 millions de tonnes, et où le multiplicateur est la somme des montants visés aux alinéas a) et b) de la définition «part totale de l'État dans la variation des coûts»;

Messieurs, le seul avantage que je vois dans ces dispositions est qu'elles permettront peut-être de réduire le chômage. Dans les mêmes circonstances, l'exécution des fonctions de la Commission canadienne des transports, et j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure au sujet du rôle actuel de cette commission dans l'ouest du Canada, l'exécution de ces fonctions, donc, doit relever de la Division de l'ouest de la Commission canadienne des transports.

Pour terminer, les taux de transport devraient s'appliquer à toutes les céréales cultivées dans les Prairies.

Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, messieurs, de nous avoir soumis un mémoire extrêmement détaillé.

Avant de passer aux questions, je sais que le témoin a manifesté l'intention de déposer, devant le Comité, un exemplaire du rapport de la Commission Hall. Acceptez-vous que ce document soit déposé?

**Une voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vais d'abord donner la parole à M. Mazankowski, pour dix minutes.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur le juge Hall, d'être venu nous voir. Tous les



## [Texte]

committee members we are all very grateful for your attendance here this morning and most appreciative of your comments and the thoughtful and convincing presentation that you have made to the committee. I know that it will be most helpful in our further deliberations.

Yesterday we heard from the National Farmers' Union and representatives of the New Democratic Party caucus and last week we heard from the Government of Manitoba who stated in rather forceful terms that in their opinion an efficient rail system, that would not only serve western agriculture but indeed the national interest, could be realized only if the railway network were to be treated as a public utility, and that both the CPR and the CNR should be nationalized.

I would like to ask you, Mr. Hall, what you think of that position, whether you agree with it, whether you disagree with it. Perhaps you could outline why you disagree or agree, whatever the case might be.

**Mr. Justice Hall:** I do not think I need to take very long. I am basically a free enterpriser, but that does not mean that in espousing free enterprise we have to have inefficiency. Free enterprise can only survive if it does the job. If the railways continue to horse up the job as they have been doing, the public of this country may change its mind about how the transportation system should be dealt with in the future. I would give them one more chance.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Well, I appreciate that answer. I was going to throw the challenge back out to you if you had not included that last comment, inasmuch as we as a committee have an opportunity to pursue all relevant courses of action to improve the grain transportation and handling system. I think your comments are most helpful.

Can I approach the issue this way, then? Do you believe that from the standpoint of grain transportation and other commodities that will be moving out of western Canada we have a capacity problem at the present time? Or do you foresee an imminent capacity problem in the near future?

**Mr. Justice Hall:** No, I do not. I do not, because I think we are pretty well at our production capacity at the moment. We can go up a couple of million tonnes and we can carry it, because, as I mentioned before, the elimination of the passenger traffic was a great plus which has not been taken advantage of. The opportunity to interchange can take care of any increase that can be foreseen in the next 8 or 10 years. The doubling of the track, of course, to Prince Rupert and the operation of the new facility at Prince Rupert will take care of an added 5 or 6 million tonnes a year, at least. These things are all in place or are coming into place.

The tunnel will assist the CPR greatly and in lieu of having to put four or five locomotives, if they are able to bypass it and drop that grade from 3% to 1%, they will save a great deal of money in the operation right there, and in the time lost.

## [Traduction]

membres du Comité vous sont extrêmement reconnaissants d'avoir pris la peine de venir ce matin, et ils ont tous, j'en suis sûr, beaucoup apprécié les commentaires et les remarques fort judicieux que vous nous avez présentés. Je suis convaincu qu'ils nous seront d'une grande utilité dans notre travail.

Hier, nous avons entendu des représentants du Syndicat national des cultivateurs, ainsi que des représentants du caucus du parti néo-démocrate. La semaine dernière, c'est le gouvernement du Manitoba qui a comparu, et ses représentants nous ont affirmé, en termes non équivoques, qu'un système ferroviaire efficace, qui ne desservirait pas seulement les agriculteurs de l'Ouest mais qui servirait l'ensemble du pays, ne pourra être réalisé que si le réseau ferroviaire devient un service public, c'est-à-dire si le CP et le CN sont nationalisés.

J'aimerais demander à M. Hall ce qu'il en pense et, s'il approuve ou désapprouve une telle attitude, pourquoi.

**Le juge Hall:** Ma réponse sera brève. Je suis un ardent partisan du principe de la libre entreprise, mais la libre entreprise ne justifie pas l'inefficacité. En effet, un tel système ne peut survivre que s'il répond aux besoins pour lesquels il a été créé. Si les sociétés de chemin de fer continuent de fournir un service médiocre, il se peut que le public canadien change d'avis sur la façon dont le système de transport devrait être envisagé à l'avenir. Personnellement, je suis prêt à leur donner encore une chance.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'apprécie votre réponse. J'allais justement vous renvoyer la balle si vous n'aviez pas ajouté votre dernière remarque, car notre Comité a la possibilité d'envisager toutes les mesures pertinentes possibles pour améliorer le système de transport et de manutention des céréales. Vos remarques sont donc d'une grande utilité.

Permettez-moi d'aborder la question autrement. Pensez-vous que le système de transport des céréales et d'autres produits provenant de l'Ouest du Canada ait actuellement une capacité insuffisante? Pensez-vous qu'un tel problème est imminent?

**Le juge Hall:** Non, je ne le pense pas, car nous avons pratiquement atteint notre seuil de production. Certes, si nous produisons quelques millions de tonnes de plus, nous pourrions les transporter car, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, la suppression du service Voyageur a été une mesure positive qu'on n'a pas suffisamment exploitée. La suppression de ce service devrait donc permettre d'absorber toute augmentation prévisible au cours des huit ou dix prochaines années. Bien sûr, le doublement de la voie jusqu'à Prince Rupert et la mise en service des nouvelles installations de cette ville lui permettront d'accueillir cinq à six millions de tonnes de plus par an, au bas mot. Tout cela est déjà fait ou sur le point d'être fait.

Le tunnel va être extrêmement utile pour le CP et, au lieu d'avoir à utiliser quatre ou cinq locomotives, la société pourra, en diminuant l'inclinaison de 3 à 1 p. 100, économiser beaucoup d'argent, tout en gagnant du temps.



[Text]

• 1045

**Mr. Mazankowski:** Well, Justice Emmett Hall, do you then believe that under the provisions of this bill the railways are going to be treated overgenerously? They are going to receive, in due course, a Crow benefit from the government of some \$651 million, plus the producer contributions that are outlined in that rather complex freight rate structure you referred to. Do you think the whole package is unduly generous to the railroads?

**Mr. Justice Hall:** It would appear to me to be so.

**Mr. Mazankowski:** Can you elaborate? You have not only been involved in the royal commission to study this, you have monitored it. You can appreciate, and I am sure you do appreciate, that there has been rather alarming inflation since you did your report in 1977. Can you give the committee some indication as to what would be a more appropriate level or target to satisfy? You have acknowledged in the past and you acknowledge here that the railways should receive additional revenues. Can you give the committee some ballpark figure that you consider would be more appropriate?

**Mr. Justice Hall:** I am not Snavelly, nor a relation of his. I have worked with him, and spent some time with him and with another expert from Washington that he brought to consult with me. I disagree with the figures they were producing. I have not the capacity by myself to set up a whole structure of costs and so forth. But certainly some of the costs that Mr. Snavelly would allow I think violate literally every principle of proper accounting.

**Mr. Mazankowski:** My final question, Mr. Chairman.

**Mr. Hall,** in 1977, when you conducted your inquiry into grain handling and transportation in the branch line configuration, at that time the prairie pools, United Grain Growers, most farm organizations... —in fact I believe all farm organizations—supported the retention of the Crow rate or statutory freight rate as is.

Since that time there has been a rather dramatic inflation. We now have a situation where essentially the pools, United Grain Growers, various other farm organizations, with the exception of the NFU, support a change in the statutory freight rate with certain conditions.

You have stated in your summary that the Crow rate should be retained. But in your closing comments you said the Crow rate or its equivalent. Then you went on to say that under any circumstances or scenario, a fixed statutory rate be prescribed. There is a quite a difference between "a" statutory freight rate and "the" statutory freight rate. Are you leaving the door open somewhat in your concluding remarks?

**Mr. Justice Hall:** No, I have no door to leave open. I am in this position of the man who is going to have a hearty breakfast before he is executed. If he is going to be executed he is

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le juge, pensez-vous que les dispositions de ce projet de loi soient trop généreuses à l'égard des sociétés de chemin de fer? Elles vont en effet recevoir, le moment venu, une somme de 651 millions de dollars environ que leur versera le gouvernement à titre de subvention du Nid-de-Corbeau, à laquelle viendront s'ajouter les contributions des producteurs telles qu'elles sont prévues selon le barème fort complexe dont vous avez parlé. Pensez-vous que ces dispositions, dans leur ensemble, soient trop généreuses à l'égard des sociétés de chemin de fer?

**M. le juge Hall:** Je crois que oui.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous être plus précis? Non seulement avez-vous participé aux travaux de la commission royale, mais vous l'avez dirigée. Vous vous êtes certainement rendu compte que le taux d'inflation a atteint des niveaux alarmants depuis la parution de votre rapport en 1977. Pourriez-vous dire au Comité ce qui, à votre avis, constituerait un niveau ou un objectif plus raisonnable? Vous avez déjà dit dans le passé, et vous l'avez reconnu aujourd'hui, que les sociétés de chemin de fer avaient besoin de recettes supplémentaires. Selon vous, quelle somme plus appropriée devrait-on leur verser?

**M. Le juge Hall:** Je ne suis pas M. Snavelly, ni l'un de ses parents. J'ai travaillé avec lui et passé un certain temps avec lui et avec un autre expert de Washington qui l'accompagnait. Je désapprouve les chiffres auxquels ils sont parvenus. Cependant, je ne suis pas en mesure de mettre moi-même sur pied un barème de coûts global. Toutefois, j'ai l'impression que certains des coûts que M. Snavelly semble autoriser violent littéralement tous les principes comptables reconnus.

**M. Mazankowski:** J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président.

Monsieur Hall, en 1977, lorsque vous avez fait une enquête sur le système de transport et de manutention des céréales, dans le contexte des embranchements, les groupes du blé des Prairies, les *United Grain Growers* et pratiquement tous les organismes agricoles appuyaient le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau ou plutôt des taux statutaires en ce qui concerne le transport des marchandises.

Depuis cette date, nous avons connu un taux d'inflation assez spectaculaire, si bien qu'aujourd'hui les groupes du blé, les *United Grain Growers* et différents organismes agricoles, à l'exception du Syndicat national des cultivateurs, appuient la modification du barème statutaire à certaines conditions.

Vous avez dit dans votre résumé que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu. Toutefois, en conclusion, vous avez parlé du tarif du Nid-de-Corbeau ou de son équivalent. Ensuite, vous avez dit qu'un taux statutaire fixe devrait être appliqué dans toutes les circonstances. Or, il me semble qu'il y a une grande différence entre «un» taux statutaire et «le» taux statutaire. Que semblez-vous envisager là?

**M. le juge Hall:** Je n'envisage rien. Je suis en quelque sorte dans la situation de celui qui va prendre un bon petit déjeuner avant d'être exécuté. S'il va être exécuté, il va prendre son

[Texte]

going to take the breakfast. That is what I am saying. If in spite of that bad judgment prevails and the Crow is tampered with, then for God's sake do it this way rather than that way.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Dubois):** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin for 10 minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, like all other members of the committee, I am grateful that Mr. Hall and his associates are here. I am impressed; I am struck by the organizations that make up the Crow Coalition. When you look through the list, by golly that is a pretty good cross-section of the people in this province. I hope it puts an end to some of the nonsense we hear about the division between farmer and labour and so forth when you see the co-operative movement, the Federation of Labour, the cow-calf operators, and whatnot all functioning together in a joint effort to persuade this committee and persuade the government not to do what it is proposing to do in Bill C-155. I hope that message gets through to all members of this committee and to the government.

We have heard submissions from a wide variety of private and corporate interests—and this relates to the matter of track capacity—that say they are justified in demanding grain farmers pay more in order to do something about this lack of track capacity. The coal association, the chemical association, the forest products association, the manufacturers association, all point out the grain producer as the villain in the piece. Do you think any of them have any justification in demanding that the grain farmers pay more?

**Mr. Justice Hall:** To the extent that I do know I would say no. But if you do not mind a little deviation in connection with the coal some years back—we are talking about export coal now—when the coal at the coal mines at Sparwood was being developed to sell millions of tons of coal to Japan, I think it is worthwhile remembering the position the coal people took at that time. They applied through the government of Mr. Bennett senior, and were given a charter to build a line—Sparwood is not far from the international boundary—from Sparwood to within a quarter of an inch of the international boundary. The Burlington Northern, which more or less parallels the international boundary south of Sparwood, was getting permission to build a spur to within a quarter of an inch of the south side of the international boundary. That was to carry all the coal that was to go from Sparwood to Japan. They would carry it westward to within five miles of Roberts Bank, switch it north, and put it through the facility the Government of Canada had built at Roberts Bank. That was what the export coal people of that day wanted.

The Canadian Transport Commission refused. They would have to cross the CPR, the Kettle Valley line; I guess that is an

[Traduction]

petit déjeuner. C'est ce que je veux dire. Si, malgré tout, on fait l'erreur de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, alors, dans ce cas, il vaut mieux le faire de cette façon que de l'autre.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Dubois):** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, vous avez 10 minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, comme tous les autres membres du Comité, j'aimerais remercier M. Hall et ses collaborateurs de comparaître devant nous. Son témoignage m'a beaucoup impressionné et je suis assez étonné de voir qui compose la Coalition du Nid-de-Corbeau. En effet, si vous prenez la peine de lire la liste, vous vous rendez compte que cet organisme représente tous les secteurs de la province. J'espère que cela mettra un terme à toutes ces balivernes que l'on entend au sujet de l'antagonisme entre les cultivateurs et les syndicats, car on voit ici que le mouvement coopératif, la Fédération du travail, les naisseurs et tous les autres secteurs se sont unis pour essayer de persuader le Comité et, par son intermédiaire, le gouvernement, de ne pas adopter le projet de loi C-155. J'espère que ce message sera bien compris par tous les membres du Comité et par le gouvernement.

Nous avons entendu des témoignages de représentants de toutes sortes de groupes privés et commerciaux, au sujet de la capacité du réseau ferroviaire, et ces témoins affirmaient qu'il était justifié de demander aux producteurs de céréales de payer davantage afin que l'on puisse remédier à l'insuffisance du système ferroviaire. L'association des charbonnages, l'association des industries de produits chimiques, l'association des industries du bois et l'association des manufacturiers rejettent toutes la culpabilité sur le producteur céréalier. Pensez-vous qu'elles soient justifiées de demander que les producteurs céréaliers paient davantage?

**M. le juge Hall:** D'après les renseignements que j'ai, non. Toutefois, permettez-moi de prendre l'exemple du charbon et de remonter quelques années en arrière. A l'heure actuelle, on parle d'exportation du charbon. Or, lorsque l'on a aménagé les mines de charbon de Sparwood pour vendre des millions de tonnes de charbon au Japon, les représentants des charbonnages ont adopté une attitude que je crois utile de rappeler ici. Ils ont demandé, par l'intermédiaire du gouvernement de M. Bennett, le père, une charte leur permettant de construire une voie qui relierait Sparwood à quelques pas de la frontière internationale. Rappelons que Sparwood n'est pas très éloigné de cette frontière. La ligne Burlington Northern, qui longe plus ou moins la frontière internationale au sud de Sparwood, fut autorisée à construire un épi jusqu'à moins d'un quart de pouce du côté sud de la frontière internationale. Cette voie devait permettre de transporter tout le charbon de Sparwood qui devait être exporté au Japon. La ligne devait le transporter vers l'Ouest jusqu'à moins de cinq milles de Roberts Bank, pour ensuite remonter vers le nord afin de décharger le charbon dans les installations que le Gouvernement du Canada avait construites à Roberts Bank. C'était donc là le projet que les représentants des charbonnages voulaient faire adopter à l'époque.

La Commission canadienne des transports a refusé. Il leur fallait traverser la ligne du CP, la ligne Kettle Valley; je crois



[Text]

extension of the Crowsnest line. So we get back into the Crowsnest. They would have had to cross it. They applied to the commission for permission to cross it. The commission refused them permission.

An appeal was taken to the Supreme Court of Canada. Rightly or wrongly, I happened to be on the court at the time. The court, by a majority, allowed the appeal and gave them permission. They could now build the line. Three of us—Chief Justice Laskin, Spence, and myself—dissented. That would have been the end of the coal export. They would have gone through to Roberts Bank until they had time to build a coal port in the vicinity of Seattle. They did not deny that.

The labour people were very agitated over this, because it meant a great loss of employment. The CPR was in a real bind over it, because they were going to lose all the traffic.

There was an election in British Columbia. Bennett was defeated; a new government, the NDP, came into power. Labour had some influence with that government, and it killed the idea by refusing them permission to cross Crown lands. That is how the coal industry acted in those days. That is 15 years ago; I do not know what they do now.

**Mr. Benjamin:** You said you do not feel they had justification for demanding grain producers pay more freight. In other words, it is not the grain producer's fault for any lack of capacity.

• 1055

**Mr. Justice Hall:** No. The new development northeast of Prince Rupert, which is a very vast one, and which, by the way, is opposed by the Sparwood people . . . What they say is that every tonne of coal that is going to go out of—I do not what they call it; it is west of Edson—is going to be one less tonne from Sparwood. So the total going out of Canada would be about the same, but that coal will go out through Prince Rupert and the twinning or doubling of the line from Prince George to Prince Rupert, or sections of it, may well be required.

**Mr. Benjamin:** I appreciate your views, Mr. Hall, and the views of your coalition about not weakening the Canadian Wheat Board, and I also fully support your position on retention of the statutory grain rate, but the committee is faced with this legislation. We have heard the proponents of making payments directly to the farmers; we have heard proponents saying directly to the railroads; and then we have had some sort of a melding of the two called freedom of choice. I would like to know the views of yourself and your coalition. If and when we are faced with the reality of these payments being made, how do you think they should be made and what do you think of this so-called freedom of choice concept?

[Translation]

que c'est un prolongement de la ligne de Crowsnest. Il aurait donc fallu la traverser. Ils ont demandé la permission à la commission de le faire, mais la commission leur a refusée.

Ils ont donc fait appel à la Cour suprême du Canada dont, malheureusement ou heureusement, je faisais partie à ce moment-là. La majorité des membres de la Cour décidèrent d'accepter l'appel et de leur donner la permission demandée. Ils étaient donc autorisés à construire la ligne. Trois d'entre nous, le juge Laskin, le juge Spence et moi-même, n'étions pas d'accord. Cela aurait mis un terme aux exportations de charbon. Ils seraient passés par Roberts Bank jusqu'à ce qu'ils aient construit un port spécial aux alentours de Seattle. Ils ne le niaient d'ailleurs pas.

Les syndicats s'inquiétaient beaucoup de cette mesure, car ils craignaient qu'un grand nombre d'emplois ne disparaissent. Le CP était particulièrement affolé car il allait perdre tout ce trafic.

Il y a eu une élection en Colombie-Britannique, que Bennett a perdue; un nouveau gouvernement, un gouvernement NPD, a pris le pouvoir. Comme les syndicats avaient une certaine influence sur ce gouvernement, ils ont réussi à le convaincre de ne pas autoriser les charbonnages à traverser des terres de la Couronne. Voilà donc ce que faisait l'industrie des charbonnages à cette époque, c'est-à-dire il y a une quinzaine d'années; je ne sais pas ce qu'elle fait maintenant.

**M. Benjamin:** Vous avez dit qu'ils n'étaient pas justifiés de demander que les producteurs céréaliers paient des tarifs plus élevés. En d'autres termes, ce n'est pas la faute des producteurs céréaliers si le système ferroviaire est insuffisant.

**M. le juge Hall:** Non. Le nouveau gisement au nord-est de Prince Rupert, qui est d'ailleurs extrêmement important, et auquel—à propos—les Sparwood s'opposent . . . d'après eux chaque tonne de charbon qui va être extraite de—je ne sais plus très bien comment ils appellent ce lieu, c'est à l'ouest de Edson—sera autant de moins pour Sparwood. Le total qui sera exporté du Canada sera à peu près le même, mais ce charbon passera par Prince Rupert, et il faudra probablement doubler la ligne, ou du moins certaines sections, de Prince George à Prince Rupert.

**M. Benjamin:** Je suis très intéressé, M. Hall, par votre point de vue et celui de votre coalition qui demande que l'on n'affaiblisse pas le pouvoir de la Commission canadienne du blé, et je suis également partisan de votre position sur le maintien des taux de transport réglementaires des grains, mais nous avons ici ce projet de loi que le Comité est chargé d'étudier. Nous avons entendu certaines personnes proposer que l'on paie directement les fermiers, d'autres qui demandaient que les versements soient faits directement aux chemins de fer, et ensuite on a proposé une solution que l'on appelle la liberté de choix qui représente une espèce de compromis. J'aimerais donc savoir ce que vous-même proposeriez, vous et votre coalition. Lorsque nous aurions effectivement à verser les sommes en question, quelle serait d'après vous la meilleure



[Texte]

**Mr. Justice Hall:** The idea of freedom of choice is one of these things that we can all think is a very fine idea in the abstract. Applied to such a complex situation as we have here, it is a horse of a different colour. To begin with, if it comes to that our position is that the money should go to the railways. I think as we said in the report, there seems to be an idea prevalent in political circles that if a government will send me a cheque for something I will be beholden to the government and will respond favourably when I go in the booth. Frankly, I think that is wrong. Most people when they get a cheque from the government figure: Those stingy devils; why did they not give me more?

We have had experience, as you know, with this idea of so-called producer payment with Lang's LIFT policy, which was a total failure. Do we want to go through it again?

The concept of the so-called Double 80 means that you reduce the amount by 20% to start with so the producer is going to be out of pocket 20% in any event and so forth. Frankly, I have not been able to follow the process through to see if it gives him anything. But, as between the straight railway or producer, to the average producer it leaves him in exactly the same position.

**Mr. Benjamin:** Either way he pays for it.

**Mr. Justice Hall:** Yes.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Benjamin. I am afraid your time is up.

**Mr. Benjamin:** One final . . .

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** You can go on a second round. Mr. Flis, 10 minutes.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hall, even neophyte politicians like myself who have come to the House of Commons recently know very much about you because Mr. Benjamin quotes you in every speech he makes in the House of Commons. It is really a pleasure to have you before us.

I have about 11 questions, but for the sake of brevity I would like to clarify two areas that you addressed this morning before this committee. One area is the impact that Bill C-155 will have on the rural communities and the lifestyle of the family farm, which was a concern that we heard all day yesterday, and the witness to your right referred to it again this morning.

In the report which you just tabled before this committee on page 78 you say:

The railways have ceased to have any great effect on the social aspects of life in the smaller communities in Western Canada.

[Traduction]

solution, et que pensez-vous de cette proposition de liberté de choix?

**M. le juge Hall:** Cette dernière idée est sans doute théoriquement très intéressante. Mais lorsqu'il faudrait l'appliquer à une situation aussi complexe que celle-ci tout prendrait une tournure fort différente. Pour commencer, et si les choses en arrivaient là, nous pensons que les sommes devraient être versées aux chemins de fer. Comme nous l'avons dit dans le rapport, si je ne me trompe, les milieux politiques ont tendance à penser que si le gouvernement verse des subsides à l'électeur, celui-ci risque de s'en trouver très reconnaissant et de répondre de façon très positive au moment du vote. Franchement, je pense que cette idée est fausse. La plupart du temps, les gens réagissent en se demandant pourquoi l'État ne leur a pas versé une somme encore plus forte.

Nous avons fait l'expérience, comme vous le savez, de cette idée des versements aux producteurs au moment de la politique du PRSB de M. Lang, qui a été un échec total. Alors, voulons-nous vraiment répéter cette erreur?

L'idée du double 80, comme on l'appelle, signifie que vous réduisez la somme de 20 p. 100 dès le départ, si bien que le producteur sera pour 20 p. 100 de sa poche, quoiqu'il adienne, et ainsi de suite. Je n'ai pas suivi les choses jusqu'au bout pour savoir s'il finit par toucher quelque indemnité. Mais, qu'il s'agisse seulement des chemins de fer ou du producteur, pour ce qui en est du producteur moyen, cela le laisse exactement dans la même situation.

**M. Benjamin:** Quelle que soit la solution il faudra qu'il paie.

**M. Le juge Hall:** Oui.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Benjamin. Je pense que votre temps est écoulé.

**M. Benjamin:** Une dernière . . .

**Le président suppléant (M. Neil):** Vous pourrez revenir au second tour. Maintenant je passe la parole à M. Flis, pour dix minutes.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Hall, même des hommes politiques aussi peu chevronnés que moi-même qui ne suis que depuis peu de temps à la Chambre des communes, connaissent très bien votre nom puisque M. Benjamin le cite dans tous les discours qu'il fait à la Chambre. Je me réjouis donc de vous voir ici.

J'ai environ onze questions à poser, mais pour faire un peu plus vite je voudrais d'abord clarifier deux points que vous avez abordés ce matin devant le Comité. L'un concerne les conséquences qu'aurait l'adoption du projet de loi C-155 sur les collectivités rurales et sur le mode de vie des fermes familiales, question dont nous avons beaucoup entendu parler toute la journée d'hier, et que le témoin situé à votre droite a également évoquée ce matin.

Dans le rapport que vous venez de déposer au Comité, et à la page 78, vous dites:

Les chemins de fer ont cessé d'avoir une influence importante sur la vie des petites collectivités de l'Ouest canadien.

[Text]

And then on page 79 you go on to say:

It is the people and the spirit of the people which gives the community viability, not the railways nor the elevators.

And further on page 79 you go on to say:

Rural electrification has no doubt had the most significant positive social impact on rural life. Due to the ability to keep bread, fresh vegetables and fruits for a longer period, these commodities were purchased in greater quantity farther from home leading to the closing of local bakeries and stores.

Going on, skipping to page 79-80, you say in the report:

Towns being by-passed by modern highways, the development of regional health centres, and a host of other items have contributed to the phasing out of many smaller centres with their own identities and social patterns. These changes have occurred, and will continue to occur, with or without the railway.

Page 79-80.

I know all of these developments have happened with the Crow rate in place since 1897. A lot has happened since the report was written in 1977, but do you still stand by the statements which I have just quoted from the report?

**Mr. Justice Hall:** Certainly.

**Mr. Flis:** You still stand by them?

**Mr. Justice Hall:** Yes, certainly, because they are the facts. There was discussion here yesterday on why the rural population was going down. Do you remember?

**Mr. Flis:** Yes.

**Mr. Justice Hall:** These are the reasons: changes and the population is growing older. Communities like Melfort, Rosetown or Humboldt grow larger at the same time the rural population is going down because the older people are moving into the more modern junior city. I have no doubt the larger school unit had an effect when we discontinued use of rural, small, one-room schools. People will move closer to where the larger school is, that kind of thing.

**Mr. Flis:** I am glad, Justice Hall, that you have set the record straight because speaking out . . .

**Mr. Justice Hall:** But that does not mean that the grain producer, the farmer on the farm, would not be affected by taking away his subsidy.

**Mr. Flis:** Thank you.

Let us go onto the the other area, the question of subsidies. On page 3 of your report submitted to this committee this morning you make a comparison in dollars per tonne subsidy between Canada and the United States. You mentioned \$4.50 for Canada for the year 1981 and \$18 for the United States.

[Translation]

Ensuite à la page 79 vous continuez:

La vitalité des communautés dépend de leur population et de la mentalité de celle-ci, et non pas des chemins de fer ni des éleveurs.

A la page 79 vous poursuivez encore:

C'est sans aucun doute l'électrification des campagnes qui a entraîné les modifications les plus positives de la vie sociale en milieu rural. La possibilité de conserver le pain, les légumes frais et les fruits plus longtemps, a incité les ruraux à acheter en grande quantité à l'extérieur, ce qui a, entre autres, entraîné la fermeture des boulangeries et des épiceries locales.

Je continue, aux pages 79-80 vous dites encore:

La construction des grands axes routiers modernes, le développement des centres sanitaires régionaux, en même temps qu'une foule d'autres éléments, ont contribué au déclin de plus d'une petite collectivité qui a ainsi perdu son identité et ses caractéristiques sociales. On peut constater cette évolution, on continuera à la constater, avec ou sans le chemin de fer.

Cela se trouvait aux pages 79-80.

Je sais que tous ces changements se sont produits, en dépit du tarif du Nid-de-Corbeau en place depuis 1897. Il s'est également passé pas mal de choses depuis que votre rapport a été rédigé en 1977; j'aimerais savoir si vous êtes toujours d'accord avec les analyses que je viens de citer?

**M. le juge Hall:** Absolument.

**M. Flis:** Vous les approuvez encore?

**M. le juge Hall:** Certainement, ce sont les faits. On a discuté hier du phénomène de dépeuplement des campagnes. Vous en souvenez-Vous?

**M. Flis:** Oui.

**M. le juge Hall:** Les raisons en sont l'évolution des modes de vie et le vieillissement de la population. Des collectivités telles que Melfort, Rosetown ou Humboldt, prennent de l'importance tandis que la population rurale diminue avec l'exode des vieilles personnes vers ces jeunes cités plus modernes. Je suis certain que la construction des grands complexes scolaires a également eu certaines répercussions du fait que l'on ait cessé de recourir aux petites écoles rurales à une ou deux classes. Il est certain que les habitants chercheront à se rapprocher de ces grandes écoles etc.

**M. Flis:** Je suis heureux, monsieur le juge Hall, que vous ayez ici précisé votre point de vue pour le compte rendu de la séance . . .

**M. le juge Hall:** Cela ne signifie pas que si l'on supprime la subvention aux producteurs de grain, au fermier sur sa terre, cela n'ait aucune répercussion sur son niveau de vie.

**M. Flis:** Merci.

Abordons maintenant l'autre point qui m'intéressait, la question des subventions. A la page 3 de votre rapport que vous avez soumis au Comité ce matin, vous faites une comparaison chiffrée, en dollars par tonne, entre les subventions américaines et canadiennes. Vous avez parlé de \$7.50 au



[*Texte*]

Can you give us a breakdown, Justice Hall, of that \$18 as far as transportation subsidy versus non-transportation subsidy?

**Mr. Justice Hall:** No, I cannot right at the moment. I am not sure, but I thought the government of Manitoba produced a report by a Mr. Kieferle, a consultant from Ottawa who, on behalf of the Government of Manitoba and this committee, made these studies and gave us these figures. If that report has not been produced, I would be quite happy to produce it. I do not have it here. It is in the hotel.

• 1105

**Mr. Flis:** Is it not, then, a very unfair comparison? In the 450 Canadian subsidy, did you include the subsidy that the taxpayers are making to the agricultural industry in the way of Western Grain Research Foundation; in the way of the Farm Credit Corporation; in the prairie grain advance payments; in the Western Grain Stabilization Program; in the Crop Insurance Program, which is available to the farmers the Federal-Provincial Shared Costs Agreements; through the purchase of hopper cars; through the rehabilitation of the branch lines that we have heard so much about . . .

**Mr. Justice Hall:** Not the purchase of hopper cars, no.

**Mr. Flis:** —the rail and port development?

**Mr. Justice Hall:** I dealt with those separately.

**Mr. Flis:** You talked about the U.S. Corps of Engineers. Taxpayers have sunk a lot of money into the Port of Churchill; into developing the Port of Prince Rupert—all to get the grain to the export market quickly and efficiently. So I think, Mr. Justice Hall, you would be of great assistance to the committee if maybe you could revise those figures and send them to the committee before we get to Ottawa for a fairer comparison of the Canada and U.S. subsidies.

Another reason why I feel it is unfair is because I just, here this morning, asked the Saskatchewan farmer living near Regina what he pays per tonne for shipping his grain. The answer he gave me was \$5. Now research is showing this committee that the true cost is more like \$20 or \$25. Who is picking up that difference? Someone must be picking up that \$18 or \$20 subsidy. If we add that in, I think you will find that the subsidies the U.S. farmer is getting and the Canadian farmer is getting is almost identical.

**Mr. Justice Hall:** Well, the figure you had from the farmer you say was from Regina here this morning . . .

**Mr. Flis:** Yes. A figure that I got from a farmer this morning. I asked a very specific question . . .

**Mr. Justice Hall:** I thought we started at 9.00 a.m. . . .

**Mr. Flis:** —of what it costs per tonne to ship his grain, and it was \$5 . . . what the farmer pays.

[*Traduction*]

Canada en 1981 et de \$18 aux États-Unis. Pourriez-vous nous donner le détail de ces \$18, en nous disant ce qui de cette subvention revient au transport?

**M. le juge Hall:** Non, je ne peux pas vous donner le détail des chiffres. Si je ne me trompe, ces chiffres sont empruntés au rapport d'un certain M. Kieferle, consultant d'Ottawa, chargé par le gouvernement du Manitoba et ce Comité de faire les études et recherches en question. Au cas où ce rapport n'aurait pas été publié je serais heureux de vous le remettre. Je ne l'ai pas ici. Je l'ai laissé à mon hôtel.

**M. Flis:** Cette comparaison n'est-elle pas injuste? Avez-vous inclus, dans votre calcul de la subvention canadienne, cette part que verse le contribuable à l'industrie agricole sous forme de fondation de recherches sur le grain dans l'Ouest, sous forme de Société du crédit agricole, sous forme de paiements anticipés pour le grain des Prairies, sous forme de Programme de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, ou sous forme d'assurance-récolte, dont les fermiers peuvent profiter dans le cadre des accords à frais partagés fédéraux-provinciaux; avez-vous parlé de l'achat des wagons-trémies, de la remise en état des embranchements dont nous avons tant entendu parler . . . ?

**M. le juge Hall:** Non, pas de l'achat des wagons-trémies.

**M. Flis:** . . . et du développement du rail et des installations portuaires?

**M. le juge Hall:** J'en ai parlé séparément.

**M. Flis:** Vous avez cité, par contre, le *U.S. Corps of Engineers*. Le port de Churchill, chez nous, a été un véritable gouffre pour l'argent du contribuable; nous avons également agrandi le port de Prince Rupert, tout cela pour réussir à exporter nos grains plus rapidement et de façon plus efficace. Je pense donc, monsieur le juge Hall, que vous aideriez beaucoup le Comité dans ses travaux si vous pouviez revoir ces chiffres et nous les envoyer avant que nous ne soyons de retour à Ottawa, afin que nous puissions établir une juste comparaison entre les subventions canadiennes et américaines.

Une autre raison pour laquelle je trouve tout cela très injuste, c'est que, ce matin même, j'ai demandé à un fermier de la Saskatchewan des environs de Regina ce qu'il payait par tonne de grains expédiée et sa réponse a été 5 dollars. Or, les recherches aboutissent à un coût de 20 à 25 dollars. Qui donc paye la différence? Il faut bien que quelqu'un verse ces 18 ou 20 dollars de subvention. Si l'on fait l'addition, vous pourrez constater que les subventions des fermiers américains et celles dont bénéficient les Canadiens sont à peu près identiques.

**M. le juge Hall:** Vous nous dites donc que ce chiffre vous a été cité par un fermier des environs de Regina, ce matin . . .

**M. Flis:** Oui. Ce matin même. J'ai posé une question très précise . . .

**M. le juge Hall:** Si je ne me trompe, nous avons commencé à 9h00 . . .

**M. Flis:** . . . sur le coût de transport d'une tonne de grains et il m'a dit que le fermier versait 5 dollars.



[Text]

But going on and, as I say, Justice Hall, if you could revise these figures, I think it would be very helpful to the committee, because we want the truth. We are getting all sorts of data and information and I think, to make proper amendments to Bill C-155, it would help this committee if we really got accurate data.

**Mr. Justice Hall:** I would be quite happy to file Mr. Kieferle's report . . .

**Mr. Flis:** Thank you very much.

**Mr. Justice Hall:** —but not with the idea of revising the figures.

**Mr. Flis:** Well, that will be up to the committee to see what we want to do with that data. But you mentioned very strongly that you disagree with the Snively figures. Now, Gilson came up with certain costs; Snively came up with certain costs; our Department of Transport people came up with certain costs. They are all different, but they are all within a certain range. Now, you disagree with Snively and all the research staff that he has put in to come up with these figures; you disagree with Gilson and all the research staff he has had to go into those figures, the department. On what are you basing your disagreement? Because just an opinion saying, I disagree, does not help the committee. On what are you basing your disagreement?

**Mr. Justice Hall:** I think you have overlooked that I said they were including certain items that were not proper items of cost. By the way, were you with these hearings in Ottawa?

**Mr. Flis:** Yes.

**Mr. Justice Hall:** Well, then you heard the discussion about costs and God knows what; there were about six expressions.

**Mr. Flis:** Yes. We do not believe the costs the CN gives us; CP gives us. This is why we want accurate costs. The committee will research into that a little further.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** One last question.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. Those are all the questions I have and, again, I thank Justice Emmett Hall for appearing before the committee. I want to thank you for following our proceedings from Day One, sir. I have seen Justice Hall in the audience in Ottawa every day; he is very interested in this committee, and I think he can be of great help to this committee by producing maybe revised figures.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. McKnight, five minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Justice Hall, we met shortly after your study on grain transportation and grain handling. At that time, as I recall in your report, you made the suggestion or felt it should be looked at, that some way be devised that a Crow equivalent rate be established for the manufactured products—beef and hogs—in some way that it be figured out, maybe, the amount of grain it takes to finish

[Translation]

Mais passons et, comme je le disais, monsieur le juge Hall, si vous pouviez revoir vos chiffres, je pense que cela pourrait beaucoup aider le Comité dans ses travaux, lequel a besoin de chiffres exacts si nous voulons utiliser toutes les informations dont nous disposons afin d'apporter les amendements qui conviennent au projet de loi C-155.

**M. le juge Hall:** Je serais ravi de vous remettre le rapport de M. Kieferle . . .

**M. Flis:** Merci beaucoup.

**M. le juge Hall:** . . . sans toutefois songer à reviser mes chiffres.

**M. Flis:** Ce sera alors au Comité de voir ce qu'il fera des renseignements supplémentaires que vous lui fournirez. Vous avez également dit, de façon très catégorique, que vous n'étiez pas d'accord avec les chiffres du rapport Snively. M. Gilson, d'un côté, M. Snively, de l'autre, et notre ministère des Transports arrivent à certaines conclusions chiffrées; elles diffèrent, mais elles restent toutes à l'intérieur d'une certaine fourchette. Or, voilà que vous nous dites être vous-même en désaccord complet avec les résultats des recherches du groupe de M. Snively, aussi bien que de M. Gilson et du ministère. Sur quoi vous basez-vous? Le seul fait de dire au Comité «je ne suis pas d'accord» ne nous aide pas beaucoup. Quels sont donc vos arguments?

**M. le juge Hall:** Vous oubliez que j'ai expliqué que ces rapports faisaient leurs calculs en fonction de certains chiffres qui n'étaient pas à proprement parler pour moi des éléments de coûts. A ce propos, étiez-vous là lors des audiences à Ottawa?

**M. Flis:** Oui.

**M. le juge Hall:** Alors, vous avez suivi toute cette discussion concernant le calcul des coûts; il y avait environ six façons différentes de les calculer.

**M. Flis:** Oui. Mais nous ne nous en remettons pas aux coûts que nous citent le CN ni le CP. Voilà pourquoi nous voulons des chiffres précis. Le Comité fera lui-même sa propre recherche un peu plus tard.

**Le président suppléant (M. Neil):** Une dernière question.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. Voilà les questions que je voulais poser et je remercie encore M. le juge Emmett Hall d'avoir bien voulu comparaître à cette séance du Comité. Je le remercie également d'avoir suivi nos audiences depuis le premier jour. Je l'ai vu à chacune de ces audiences à Ottawa; je sais qu'il s'intéresse beaucoup à nos travaux et je pense que, s'il nous donnait des chiffres révisés, cela nous aiderait beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur McKnight, cinq minutes.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président. Monsieur le juge Hall, nous nous sommes rencontrés brièvement après votre étude sur le transport et la manutention des grains. À cette époque, si je me souviens bien de votre rapport, vous pensiez que l'on devrait envisager d'une façon ou d'une autre une mesure équivalente au tarif du Nid-de-Corbeau pour les produits manufacturés . . . le boeuf et le porc . . . de telle façon

[Texte]

an animal. At that time, I think you said it was a guestimate—that is, the cost of providing a Crow equivalent to the finished beef or pork exported out of western Canada. Do you have any new numbers? Is there any ballpark figure as to what that would cost if a Crow equivalent were applied to the manufactured finished product of beef or hogs?

**Mr. Justice Hall:** No, I have no figures. But let me say this: In the document that has just been quoted, you have a discussion of these figures, which I do not recall just at the moment, but it took so many bushels of barley to finish a hog to 165 pounds—that kind of thing. Those were the items referred to, I think, when I believe we said that in some way, surely it was not beyond the intelligence of the country to find a way of looking after the needs of the cattle and local industry, rather than taking from Peter to pay Paul.

**Mr. McKnight:** Mr. Justice Hall, the seventh point in your summation, that transportation rates include all crops grown on the prairies, I understand. Would you also consider, or would you feel that the committee should be considering, applying a Crow equivalent to value-added and processed products that are derived from those crops? We have had representation last evening from Pro-Star Mills which is in the value-added business of processing. Do you feel that it should be added to those crops and the products derived from those crops—say, all crops grown on the Prairies? Or do you think that is too broad an application of the statutory rate?

**Mr. Justice Hall:** I think it needs much more study in that respect, because I am not able to follow through to the end the concept of the value-added proposition.

**Mr. McKnight:** No one else seems to be able to either. One final question, if I may, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Yes, your last.

**Mr. McKnight:** I understand and I am sure all members of the committee and the public understand, the difficulties in arriving at proper costing, and the debate that takes place when figures are put forward by the railroads, by Snively, by anyone. We have always felt that the western division of the Canadian Transport Commission would be very able to monitor and be the monitoring agency to establish the compensatory costs for the railroads—rather than a consultant. With the time you spent and your knowledge of the CTC, would it be fair to say that they certainly have the ability and the framework under legislation to establish those costs?

**Mr. Justice Hall:** I think they have. If they do not have it at the moment, certainly they have access to it.

**Mr. McKnight:** And that would be a much more acceptable formula in your mind, if it were derived by the CTC?

[Traduction]

que l'on tienne compte, par exemple, du volume de grains nécessaire pour finir d'engraisser une bête. À l'époque, vous aviez proposé, de façon approximative, un chiffre qui donnait l'équivalent du tarif du Nid-de-Corbeau pour subvention au boeuf et au porc exportés de l'ouest du Canada. Est-ce que vous avez de nouveaux chiffres? Y a-t-il un chiffre approximatif qui nous indique ce qu'il en coûterait d'adopter des mesures équivalant au tarif du Nid-de-Corbeau pour les produits finis du boeuf ou du porc?

**M. le juge Hall:** Non, je n'ai pas de chiffres. Mais je peux vous dire ceci: dans le document que l'on vient de citer, vous avez une discussion de ces chiffres, dont je ne me souviens pas en ce moment, et on y indique combien de boisseaux d'orge il faut pour finir d'engraisser un porc à 165 livres... Voilà donc ce dont il avait été question à l'époque où nous disions qu'il y avait certainement une façon de répondre aux besoins de l'industrie de la viande, plutôt que de prendre à Pierre pour donner à Paul.

**M. McKnight:** Monsieur le juge Hall, le septième point de vos recommandations demande que les tarifs de transport s'appliquent à toutes les récoltes des Prairies, cela signifie-t-il également que le Comité doit envisager que l'on applique un équivalent du tarif du Nid-de-Corbeau à tous les produits de transformation dérivés de ces récoltes? Cela me fait penser que nous avons entendu hier soir les minoteries *Pro-Star Mills* qui sont précisément engagées dans ce genre d'opération. Pensez-vous donc que l'on doive inclure tous les produits dérivés de ces céréales des Prairies? Ne serait-ce pas une application un peu trop élargie du tarif réglementaire?

**M. le juge Hall:** Je pense que cette question exigerait une étude plus approfondie que ce qui a été fait jusqu'ici et je ne suis pas en mesure de suivre ce raisonnement jusqu'au bout pour tout ce qui concerne les produits de transformation.

**M. McKnight:** Je pense que tout le monde est dans votre cas. Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Oui, votre dernière.

**M. McKnight:** Nous savons tous, aussi bien au Comité que dans la population, à quel point il est difficile de faire un calcul de coût; les chemins de fer nous proposent leurs chiffres, le rapport Snively nous en propose d'autres, tout cela aboutit à une discussion générale. Nous avons toujours pensé que la division des provinces de l'Ouest de la Commission canadienne des transports serait tout à fait à même de faire faire ce calcul du chiffre de l'indemnisation à verser aux chemins de fer, plutôt que de confier ce travail à un consultant. Pensez-vous, vous-même, avec cette connaissance que vous avez de la commission et le temps que vous lui avez consacré, qu'elle est à même effectivement de faire ces calculs de coût?

**M. le juge Hall:** Je le pense. Si du moins elle ne dispose pas encore de ces chiffres, elle a la capacité et la possibilité de les obtenir.

**M. McKnight:** Il serait donc, d'après vous, préférable que l'on demande ces chiffres à la Commission canadienne des transports?



[Text]

**Mr. Justice Hall:** Yes; because they would not be looking at it totally in the abstract, but in its relation to the day-to-day operation of the whole thing.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. McKnight.

• 1115

**Mr. McKnight:** Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Althouse, five minutes.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

I wonder, Justice Hall, if we could get you to refer back to pages 8, 9 and 10 of your submission that you presented this morning. I have a question of clarification concerning the branch line subsidies, the branch line subsidy program.

You point out that the railways are receiving subsidies on some 8,700 miles of line in the three Prairie provinces, out of a total rail mileage of 16,900. In your comments on that section, you said that the grain moved off those branch lines was actually subsidized right to the port.

Since the costs are covered for just over half of the rail lines, does that in any way mean that about half the railway operating and handling costs for moving grain are being covered by subsidy programs now? Or is the weighting of movement so much heavier on the main lines that that is not the case?

**Mr. Justice Hall:** I do not know that I can relate that to very closely accurate figures, but the 8,000-some lines—8,807—those are what are called “grain lines.” They approximate the main line and the secondary main lines.

I do not know that I ever had the figure of the total that comes from the grain lines as distinct from one that comes from the main lines. For instance, the Goose Lake line is a grain line. It will carry as much grain, I am quite satisfied, as the main line of the CPR through Regina and Moose Jaw. But I mean, that is a guess.

**Mr. Althouse:** In your answer to Mr. Mazankowski concerning efficiency and better use of the subsidies and the system that exists now, you talked a little bit about possible increases in capacity. Considering the better use of the cash that is received from the branch line subsidies and better interchange agreements and the effect of the elimination or virtual elimination of passenger service on the CN lines, do you think that the capacity increases that are available there are adequate to carry the marketing projections that the Wheat Board has made for the next 10 years?

I note that you gave a 4- or 5-million-tonne guess to Mr. Mazankowski, but you seemed to be changing the figure occasionally. Would it be adequate for the next 10 years?

[Translation]

**M. le juge Hall:** Oui; étant donné que la commission ferait ses calculs, non pas en raisonnant dans l'abstrait, mais en fonction de l'application au jour le jour du dispositif entier.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Althouse, cinq minutes.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

Est-ce que nous pourrions, monsieur le juge Hall, nous reporter aux pages 8, 9 et 10 de votre mémoire de ce matin. J'ai une question à poser à propos des subventions aux embranchements.

Vous faites remarquer que les chemins de fer reçoivent des subventions pour 8,700 milles de lignes dans les trois provinces des Prairies, pour un réseau total qui fait 16,900 milles. Or, dans votre commentaire, vous faites remarquer que les céréales qui sont transportées à partir de ces embranchements sont subventionnées jusqu'au port.

Puisque les coûts sont couverts pour un peu plus de la moitié du réseau, est-ce que cela signifie qu'environ la moitié des coûts des chemins de fer, pour le transport et la manutention des céréales, sont couverts par des programmes de subventions? Ou, se pourrait-il que l'indemnisation soit tellement plus importante sur les lignes principales que cela ne serait pas le cas?

**M. le juge Hall:** Je ne sais pas si je peux répondre par des chiffres très précis, mais les 8,000, ou 8,807, milles en question sont des «lignes à céréales». Cela équivaut en gros aux lignes principales et aux lignes principales secondaires.

Je ne sais pas si j'ai jamais eu le chiffre total des lignes à céréales, séparément de celui des lignes principales. Prenons l'exemple de la ligne du Goose Lake, c'est une ligne à céréales. Je suis sûr qu'elle transporte autant de céréales que la ligne principale du CPR qui passe par Regina et Moose Jaw. Mais, je le répète, cela n'est qu'une hypothèse.

**M. Althouse:** Dans votre réponse à M. Mazankowski, concernant l'efficacité et la meilleure utilisation des subventions et du système actuel, vous avez parlé d'une augmentation des capacités. En tenant compte d'une meilleure utilisation des sommes reçues pour subventions aux embranchements, en ajoutant à cela de meilleurs échanges de services entre sociétés de chemins de fer, ainsi que l'élimination potentielle des services voyageurs sur les lignes CN, pensez-vous que les nouvelles capacités de transport ainsi disponibles soient suffisantes pour faire face aux prévisions des 10 années à venir de la Commission canadienne du blé?

J'ai remarqué que vous aviez cité un chiffre approximatif de quatre à cinq millions de tonnes à M. Mazankowski, une estimation, et que ce chiffre changeait à l'occasion. Est-ce que cela suffirait pour les 10 années à venir?



[Texte]

**Mr. Justice Hall:** I am afraid you are putting me in the same category as the administrator.

**Mr. Althouse:** My crystalball gazer!

**Mr. Justice Hall:** A fortuneteller! If I knew that, I think I would be living in luxury somewhere. The fact is that there has been a greatly available increase. There has been increase available. It will be substantially increased with the tunnel. It will be vastly increased with the opening of the facility in Prince Rupert.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Final question.

**Mr. Althouse:** You have also reinforced the fact that this whole process is based on everybody's guess about what the future will bring. You were in Ottawa when the CPR appeared before this committee. I think we all heard—as I recall, we heard them say that the subsidies and the increases in the rate that the farmers would pay were still not adequate, in their opinion and by their means of accounting, to be a contribution towards capital expansion. They seem to be taking the view that this is an improvement to the very, very, very inadequate payment they are getting to cover their operating costs.

With your experience with the Hall commission looking into railway costs, do you see this kind of increased cashflow into the company being enough to be a contribution towards the capitalization of the railway?

**Mr. Justice Hall:** I am not an accountant. I have to take the information I get from the people who are knowledgeable in that field. As I say, I am neither a prophet nor the son of a prophet.

But the fact is that the loss, the so-called loss that the railway suffers from carrying grain on from an original point, then over 8,700-some miles, that figure comes to—I think, in 1982, something under \$240 million or maybe not quite that much. And that is the costs they are able to prove to the Canadian Transport Commission that they are entitled to under the costing order; that is on transportation of grain over 8,700 miles. Now, that is about 50% of the total mileage.

It may be too simple to say, well then, if they had the costs over the 16,000 miles, it would be double what it is costing them over 8,000 miles. Actually, it should cost less because the cost of running over a main line should be less, because they can go faster, they can take longer trains, all that kind of thing.

Be that as it may, double what they claimed in 1982 and you come far short of the figure they say they need.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much. Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Justice Hall, on page 8 of your brief, following Mr. Althouse's questions, you indicate that grain rail traffic accounts for under 20% of the total traffic—I gather, volume... carried by rail. What percentage of grain rail traffic would be their contribution to railway revenues?

[Traduction]

**M. le juge Hall:** Je crains que vous ne me mettiez dans la même catégorie que l'administrateur.

**M. Althouse:** Celui qui sait lire dans une boule de cristal!

**M. le juge Hall:** Une voyante en quelque sorte! Si je pouvais répondre à cette question, je pourrais moi-même me reposer sur mes lauriers. De fait, il y a eu une augmentation notable. Les capacités de transport seront augmentées du fait de la construction du tunnel, et du fait aussi de l'ouverture des installations de Prince Rupert.

**Le président suppléant (M. Neil):** Dernière question.

**M. Althouse:** Vous avez aussi souligné le fait que toute cette discussion et tout ce processus de consultation fait appel aux estimations et appréciations de chacun sur l'avenir. Vous étiez à Ottawa lorsque le CP a comparu devant le Comité. Je pense que nous avons pu tous les entendre dire que les subventions et les augmentations de tarif que les agriculteurs auraient à verser ne seraient pas encore suffisantes, d'après leurs calculs et leur méthode de comptabilité, pour permettre de faire de nouvelles dépenses d'immobilisation. CP semble considérer que ces nouvelles subventions ne seraient qu'une amélioration des paiements tout à fait insuffisants qu'ils obtiennent pour leurs frais de fonctionnement.

Étant donné l'expérience que vous avez, depuis la Commission Hall, en matière de calcul de coûts des chemins de fer, pensez-vous que les chemins de fer pourront faire de nouvelles dépenses d'immobilisation?

**M. le juge Hall:** Je ne suis pas comptable. J'en suis réduit aux informations que j'obtiens des spécialistes de cette discipline. Comme je le disais, je ne suis ni prophète, ni fils de prophète.

Mais le fait est que les chemins de fer ont fait, en 1982, près de 240 millions de déficit, pour le transport des céréales sur quelque 8,700 milles. Peut-être le chiffre n'est-il pas aussi élevé. C'est en tous les cas le chiffre qu'ils ont pu prouver à la Commission canadienne des transports dans le cadre de l'enquête sur les coûts; il s'agit donc du transport de céréales sur 8,700 milles. Or, cela représente environ 50 p. 100 du réseau total.

Il serait maintenant trop simpliste de multiplier par deux en disant que cela représente la moitié du réseau. Je pense que le coût total serait inférieur au double étant donné que le coût de transport sur les lignes principales est moins important, puisque les trains peuvent aller plus vite et qu'ils peuvent être aussi plus longs.

Quoi qu'il en soit, si vous multipliez par deux ce qu'ils ont réclamé pour 1982, vous êtes encore loin de ce dont les sociétés de chemins de fer prétendent avoir besoin.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup. Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le juge Hall, pour faire suite aux questions de M. Althouse, je rappellerai qu'à la page 8 de votre mémoire vous indiquez que le transport des céréales représente 20 p. 100 de l'activité totale de transport des chemins de fer; je suppose que cela est calculé en volume.

[Text]

**Mr. Justice Hall:** That figure has been given here a number of times. I cannot answer.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I do not recall it.

**Mr. Justice Hall:** I am pretty sure it has. Somebody has said 2.3%, and then somebody else at some stage or another has said 18%. I do not know.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You have another figure here where the western movement of grain is 45% of the total export package. I take it that means export out of western Canada. What contribution would railway rates—would the costs or the contribution by the farmer to those rates make, as a percentage of the railway revenues?

**Mr. Justice Hall:** From a discussion that I had with a gentleman from the Grain Transport Agency—I think he gave evidence in Winnipeg after I left—anyway, he told me that the figures we were using, 45-55, were not quite correct as between Vancouver and Thunder Bay; that Thunder Bay had actually exported more in the neighbourhood of 60% of the total export in 1982.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** My question really concerns the contribution of that percentage of western traffic which is grain-oriented towards the revenues of the railway.

Since you were making the point that the grain traffic in terms of the total railway system is relatively small, one-fifth of the total traffic, and yet it is fairly large in terms of total western traffic, I wanted to try and get a feeling for the contribution of the rate structure or the rate revenue that came from those movements to the overall revenues of the railroads. You have to be able to compare the two.

• 1125

You just cannot take volume out of the equation without also putting in the contribution that volume makes to the overall rate structure. One would anticipate, of course, that the contribution to the rate structure would not be identical, because you are dealing with a bulk product that has certain efficiencies over certain distances. But you need to have what the ball park is to be able to follow up on the points that Mr. Althouse was trying to make. And that was the purpose of my question.

I have a second question that I would like to ask you, and that concerns the Weyburn inland terminal in favour of which you spoke, and it also deals with a second item that I have before me. It is a story in the *Globe and Mail* of June 10, where the comment is being made that there is a possibility of some 200 teachers being released from Saskatchewan rural school boards because of the provincial government's restraint program. My question is twofold. First of all, we have heard from a lot of witnesses that the greatest danger to the family farm is the development of inland terminals because they make

[Translation]

Quel serait la part des recettes totales qui reviendrait au transport des céréales?

**M. le juge Hall:** Ce chiffre a été cité à plusieurs reprises ici. Je ne peux pas vous le donner.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je ne m'en souviens pas non plus.

**M. le juge Hall:** Je suis sûr qu'il a déjà été cité. Quelqu'un a parlé de 2,3 p. 100, et quelqu'un d'autre à un autre moment parlait de 18 p. 100. Je ne sais plus.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous avez cité un autre chiffre ici, où l'on dit que le transport des céréales dans l'Ouest représente 45 p. 100 du total des marchandises exportées. Je suppose que cela concerne les exportations à partir des provinces de l'Ouest. Si l'on considère le chiffre d'affaire correspondant des chemins de fer, quel pourcentage viendrait de la poche de l'agriculteur?

**M. le juge Hall:** J'en ai discuté avec quelqu'un de l'Office du transport du grain, je pense qu'il a témoigné à Winnipeg après que j'aie quitté, et il m'a dit que les chiffres que nous utilisons, 45-55, pour Vancouver et Thunder Bay, n'étaient pas tout à fait exacts; d'après lui, les exportations passant par Thunder Bay représenteraient quelque chose comme 60 p. 100 du total pour 1982.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ma question vise surtout à savoir quelle est la part du transport de marchandises dans l'Ouest qui revient aux céréales, et quel pourcentage des recettes des chemins de fer cela représente.

Vous disiez que pour l'ensemble de notre réseau de chemins de fer, le transport de céréales représentait simplement un cinquième du trafic total, et je voulais savoir quelle part de la recette générale des chemins de fer était attribuable au transport de ces mêmes céréales. Je pense qu'il faut pouvoir comparer les deux chiffres.

Vous ne pouvez soustraire le volume de l'équation sans indiquer également la contribution de ce volume dans la structure globale. On pourrait prévoir, bien entendu, que la contribution à la structure tarifaire ne serait pas identique, parce que vous traitez d'un produit en vrac qui comporte certaines efficacités sur certaines distances. Mais vous devez avoir une vue d'ensemble de la situation pour être en mesure de comprendre les points de vue de M. Althouse. Et c'était l'objet de ma question.

J'aimerais vous poser une deuxième question et elle porte sur le terminus terrestre de Weyburn que vous avez appuyé et elle porte également sur un deuxième élément que j'ai ici devant moi. Il s'agit d'un article dans le *Globe and Mail* du 10 juin, où il est écrit qu'il est possible que quelque 200 enseignants soient mis en disponibilité par les conseils scolaires ruraux de la Saskatchewan en raison du programme de restriction du gouvernement provincial. Ma question est double. En premier lieu, un grand nombre de témoins vous ont dit que le plus grand danger pour la ferme familiale était la création de



[Texte]

it so much more attractive for farmers to bring their grain there because of the additional services and whatnot they can provide. In your report you mentioned the depopulation of rural Saskatchewan was going on because of forces like the hospital boards, the regional hospital boards, the regional school boards, the desire for sewers and water, sociability and whatnot, and now we have the development of the inland terminals, which also seem to have an impact. Would you say that, in your opinion, the development of rural inland terminals, like the Weyburn one, along with these other forces, would have an impact on the decline of the population of the rural communities?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hall.

**Mr. Justice Hall:** I will deal with the second question first. I do not think I ever said, nor have I heard anyone else say, that the mere presence of an inland terminal has all the effects you just mentioned. It is the inland terminal if it is combined with a variable rate that will do the damage, principally.

There are two inland terminals in Saskatchewan, the one at Weyburn and the one by the Cargill people at Rosetown. I do not think, from a conversation I had with Mr. Murray when he was the President of Cargill, they would ever spend the amount of money they spent at Rosetown unless they could have access to variable rates.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I am afraid your time is up, Mr. Reid.

**Mr. Justice Hall:** On the first one, I do not have the figure.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Murta, five minutes.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

Judge Hall, can you give the committee some of your thinking in terms of how, if the bill should be scrapped, as a number of people told us yesterday, and we go back to what we have, efficiencies can be built into the system? Certainly from the point of view of many producers in Manitoba, the bottom line, or part of it at least, has to be moving more grain. We can never carry over grain again, mainly because of interest rates and a whole series of factors that make it just too expensive. I think, and I know there are a number of people who think the same way, we can produce far more grain on the Prairies. Certainly Manitoba and Alberta have the potential; Saskatchewan has other limiting factors. But if we have the same system we have now, how would you build incentives into the system that would allow a greater movement of grain, so that we do not get ourselves into a situation as we did in the latter part of the 1970s, when the economy is moving along and we do have the movement of potash, coal and sulphur and all the other products on the line so that we end up with a bit of a limiting capacity, at least in the context of moving grain, and we find ourselves with elevators that are plugged?

[Traduction]

terminus terrestres parce qu'il est beaucoup plus attrayant pour les agriculteurs d'y apporter leur grain en raison des services additionnels et de tout ce qui peut être offert. Dans votre rapport, vous avez mentionné que la Saskatchewan rurale se dépeuplait en raison de forces comme les conseils d'hôpitaux, les conseils régionaux d'hôpitaux, les conseils scolaires régionaux, le désir d'obtenir des réseaux d'égout et des aqueducs, la sociabilité et ainsi de suite, et maintenant vous créez les terminus terrestres qui semblent également avoir un impact. Diriez-vous que la création de terminus terrestres ruraux, comme celui de Weyburn, de même que ces autres forces d'attraction, pourraient avoir un impact sur le déclin de la population rurale?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hall.

**M. Justice Hall:** Je vais répondre à la deuxième question en premier lieu. Je ne pense pas avoir jamais dit, ni jamais entendu quiconque dire que la seule présence d'un terminus terrestre a tous les effets que vous venez de mentionner. C'est le terminus terrestre de même qu'un taux variable qui feront les dommages, principalement.

Il y a deux terminus terrestres en Saskatchewan, l'un à Weyburn et l'autre appartenant à la Cargill à Rosetown. Je ne pense pas, à la suite d'une conversation que j'ai eue avec M. Murray lorsqu'il était président de la Cargill, qu'il aurait dépensé l'argent qu'ils ont investi à Rosetown à moins d'avoir accès aux tarifs variables.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je crains que votre temps soit écoulé, monsieur Reid.

**M. Justice Hall:** Concernant la première question, je n'ai pas les chiffres.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Murta, cinq minutes.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge Hall, pouvez-vous transmettre au Comité certaines de vos pensées concernant la façon dont le système peut être rendu efficace si le projet de loi devrait être abandonné comme un certain nombre de personnes l'ont dit hier et si nous revenons en arrière? Evidemment selon le point de vue de nombreux producteurs du Manitoba, il s'agit en dernière analyse de transporter davantage de grain. Nous ne pouvons plus transporter encore du grain, principalement à cause des taux d'intérêt et de toute une série de facteurs qui rendent l'entreprise trop coûteuse. Je pense et je sais qu'un bon nombre de personnes pensent de la même manière, que nous pouvons produire davantage de grain dans les Prairies. Certainement le Manitoba et l'Alberta ont le potentiel; la Saskatchewan a d'autres facteurs limitatifs. Mais si nous gardons le système actuel, de quelle manière introduiriez-vous des mesures incitatives dans le système pour permettre un plus grand mouvement des grains, pour que nous ne nous retrouvions pas dans la même situation que dans la dernière partie des années 70, au moment où l'économie progressait et que les chemins de fer transportaient de la potasse, du charbon et du soufre et tous les autres produits, avec le résultat qu'on aboutissait à une



[Text]

It seems the system has to respond to incentives in the same way farmers do, and everybody else does, frankly. What would you see as incentives for the present system that should be there but that are not there?

**Mr. Justice Hall:** You mean the transportation system?

**Mr. Murta:** The rail system.

**Mr. Justice Hall:** If they continue to do business the way they are doing it now, and that is as though they both existed in a separate country and did not co-operate, I do not suppose there is very much we can do. But if the railways could come to a situation where the principle of transportation would be to the nearest port by the shortest route, you could increase the capacity very substantially.

**Mr. Murta:** This may be a bit of a naive question, but how do you get the railways to do that under the present system; under what we have?

**Mr. Justice Hall:** I do not think it is by enriching them at the farmers' expense.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Order, please! Order, please!

**Mr. Justice Hall:** It would be by some form of statute. It is this concept, as I say—get hold of this product, and I am going to carry it to where I unload it, no matter how long or how devious the route may be.

**Mr. Murta:** I come back to the question: How do you do it? Certainly it is not going to be—we do not want it to be—I am a farmer; I would not want it to be at my expense. But how do we do it? Does the government pass another piece of legislation forcing the railways to do it? You say that nationalization is not necessarily the stage . . . ?

**Mr. Justice Hall:** No. I do not think you need go that far, because the question of these interchange agreements falls within the ambit of the CTC. An application would be made by somebody that this come about and that it go before the CTC.

**Mr. Murta:** Would you then say the CTC, up to this point, has not exercised the power that it does have in terms of—if we like to the use word—“forcing” the railways to move grain in a more efficient manner at the existing rates?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** That is your final question.

**Mr. Justice Hall:** I can only carry the CTC back to really when it was—I forget just when it came into being; some time in the late 1940s, I believe, or something like that—I do not think I can cover everything they have done or not done in 30 or 40 years. But I think more recently they might well have ordered that barley from the CPR lines in the Nipigon,

[Translation]

capacité de transport quelque peu restreinte, du moins en ce qui concerne le mouvement des grains, et que nous nous retrouvions avec des élévateurs qui sont bondés?

Il semble que le système doive répondre aux mesures incitatives de la même manière que le font les agriculteurs et de la même manière que tout le monde le fait, franchement. Quelles seraient selon vous les mesures incitatives qui devraient faire partie du système actuel?

**M. Justice Hall:** Vous voulez dire le système de transport?

**M. Murta:** Les chemins de fer.

**M. Justice Hall:** S'ils continuent de faire des affaires de la façon actuelle, et c'est comme si les deux se trouvaient dans un pays distinct et ne coopéraient pas, je ne suppose pas que nous puissions faire grand chose. Mais si les chemins de fer pouvaient en arriver à une situation où le principe des transports consisterait à atteindre le port le plus près par la route la plus courte, vous pourriez augmenter la capacité de façon considérable.

**M. Murta:** Cela peut être une question quelque peu naïve, mais de quelle manière les chemins de fer pourraient-ils faire cela dans le cadre du système actuel?

**M. Justice Hall:** Je ne pense pas que c'est en s'enrichissant aux dépens des agriculteurs.

**Le président suppléant (M. Neil):** À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît!

**M. Justice Hall:** Cela pourrait être réalisé par une certaine forme de loi. C'est cette notion, comme je le dis—obtenez ce produit et je vais le transporter jusqu'au point de déchargement, indépendamment de la longueur et de la sinuosité de la route.

**M. Murta:** Je reviens à la question: Comment le faites-vous? Certainement, cela ne se fera pas—nous ne voulons pas que cela se fasse—je suis agriculteur; je ne voudrais pas que cela se fasse à mes dépens. Mais comment le faisons-nous? Est-ce que le gouvernement adoptera une autre loi obligeant les chemins de fer à le faire? Vous dites que la nationalisation n'est pas nécessairement la solution . . . ?

**M. Justice Hall:** Non. Je ne pense pas qu'il faille aller si loin, parce que la question de ces accords sur les échanges relève au CCT. Une demande devrait être faite pour que cette question soit soulevée et portée devant le CCT.

**M. Murta:** Diriez-vous, à ce stade, que la CCT n'a pas exercé son mandat—si nous aimons employer le mot—pour ‘obliger’ les chemins de fer à transporter les grains d'une manière plus efficace aux tarifs actuels?

**Le président suppléant (M. Neil):** C'est votre dernière question.

**M. Justice Hall:** Je ne peux que retracer le CCT dans sa forme primitive—j'ai oublié la date de sa création; je crois que cela remonte à la fin des années 40 ou à peu près—je ne pense pas que je puis aborder tout ce qu'elle a fait ou n'a pas fait en 30 ou 40 ans. Mais je pense que récemment elle aurait pu ordonner que l'orge transporté par le CP dans la région de

[Texte]

Hudson Bay, etc., district should be turned over to the CNR to take to Churchill.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I would like to advise the members of the committee that it is now 11.35 a.m. We have six more witnesses that we have to hear. I have six members' names who want to ask questions. I would propose that each one be entitled to ask one question and one supplementary. Is that agreeable?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I will now call on Madam Côté.

• 1135

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge Hall, je voudrais revenir aux commentaires que vous avez faits concernant les criblures et les revenus qu'on pouvait en tirer. Vous dites quand même que les fermiers qui font partie des *pools* profitent de la vente de ces criblures par le truchement des *Wheat Pools*.

Pourriez-vous nous dire quel revenu les *Wheat Pools* ont retiré de la vente des criblures si on considère que les entreprises continentales et arctiques, en achetant ces criblures à l'intérieur des Prairies, ont récolté, si je peux dire, des revenus de près de 90 millions de dollars en 1981 selon l'Annexe A de leur document qui nous a été soumis à Winnipeg la semaine dernière.

Deuxièmement, pensez-vous que le système de Weyburn Inland Terminal pourrait s'appliquer sur les élévateurs plus importants qui appartiennent aux *Wheat Pools*, mais dans les Prairies plutôt que sur les quais, c'est-à-dire à Thunder Bay ou à Vancouver?

**Mr. Justice Hall:** I was going to say *premièrement*, *M<sup>me</sup> Côté*, il me faut parler en anglais . . .

**An hon. Member:** Not in French.

**Mr. Justice Hall:** —that is okay . . .

. . . Parce que je trouve que lorsque j'essaie de parler en français, quand je perds un mot., c'est fini!

**Mrs. Côté:** Let us go to English, Judge Hall.

**Mr. Justice Hall:** To begin with, the screenings which Arctic and Continental say they got did not come from the Prairies. They came from the terminals in Churchill or wherever the other terminals were. So the grain has already left the farm, it has left the Prairies, and it is cleaned in the terminals. That is the first time I have ever heard of how they disposed of it through Arctic and Continental. That is the situation. The price the pool would get for their screening above the cost of cleaning would go into the profits of the pool and be available to the shareholder.

**Mrs. Côté:** My second question was . . .

[Traduction]

Nipigon, de la baie d'Hudson, etc., soit confié au CN pour qu'il le transporte jusqu'à Churchill.

**Le président suppléant (M. Neil):** J'aimerais avertir les membres du Comité qu'il est maintenant 11h35. Nous avons six autres témoins à entendre. J'ai ici six noms de membres qui veulent poser des questions. Je propose qu'il soit permis à chacun de poser une question de base et une question supplémentaire. Est-ce convenable?

**Des voix:** Accordé.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vais maintenant appeler madame Côté.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Justice Hall, I would like to come back to the commentaries you made concerning the screenings and the money one can get from them. You say that the farmers, members of the pools, benefit from the selling of these screenings by Wheat Pools.

Could you tell us how much money the Wheat Pools has gained through the selling of the screenings if one considers that the Arctic and Continental firms which have bought these screening in the Prairies have harvested, if I may say, nearly \$90 million according to the schedule of the brief submitted to us last week in Winnipeg.

Secondly, do you think that the Weyburn Inland Terminal system could be applied on the bigger elevators belonging to Wheat Pools and in the Prairies rather than on the wharves, that is either in Thunder Bay or in Vancouver?

**M. le juge Hall:** J'allais dire que *first of all Mrs. Côté I must speak in English* . . .

**Un député:** Pas en français!

**M. le juge Hall:** . . . ça va . . .

. . . Because I find that when I try to speak in French, when I cannot find a word . . . , I am lost!

**Mme Côté:** Poursuivons donc en anglais monsieur le juge Hall.

**M. le juge Hall:** Pour commencer, les criblures que les entreprises arctiques et continentales disent qu'ils ont eues, ne proviennent pas des Prairies mais des terminaux soit à Churchill soit où étaient les autres terminaux. Le grain a donc déjà quitté la ferme, et quitté les Prairies et est nettoyé dans les terminaux. C'est la première fois que je suis au courant de la façon dont ils s'en débarrassent en le fournissant aux entreprises arctiques et continentales. Le prix que le pool obtiendrait au-dessus du coût du nettoyage, ferait partie des profits du pool et ceux-ci seraient donc disponibles aux actionnaires.

**Mme Côté:** Ma deuxième question est . . .



[Text]

Est-ce que la façon de procéder de Weyburn pourrait s'appliquer dans les élévateurs plus importants qui sont la propriété des *Pools*?

**Mr. Justice Hall:** It all depends on the amount of money that an organization is justified in putting into a facility like Weyburn. I believe this year was the first year in Weyburn's history that it made a profit, and it has been going for some years. The pool—they are going to be before you . . . have a facility at Mossbank that is not as extensive as the Weyburn one but is somewhat superior to the average pool. I think we would have to wait to get the pool to tell us how the thing is working. Certainly Cargill are finding that they really have to go out into the surrounding country to get people to bring them grain to make their facility a viable one.

**Mrs. Côté:** Okay. Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Madam Côté.

Mr. Gustafson, one question and one supplementary.

**Mr. Gustafson:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Justice Hall, I appreciate your presentation here this morning. Have you made any study into the hypothetical possibility because of a couple of facts, one being that most of the grain in the Prairie Provinces is grown within 150 miles of the 49th parallel . . . ? Secondly, it has been possible at Weyburn, Saskatchewan, to truck in corn from Minnesota at a cost of \$2.62 a bushel, and that was as of April. If Bill C-155 is too difficult for the primary producer, do you envision a possibility of grain moving south from this great producing wheat area of Saskatchewan, Alberta and Manitoba into the United States?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hall.

**Mr. Justice Hall:** The idea was first proposed, I think, in a letter I received from Mr. Benjamin some months ago. The idea is obnoxious to me. The structure of the nation requires that we retain what we can of interprovincial connections, and it would be a nail in the coffin to start to reverse. The CPR was built to keep the nation together. It would be a bad thing to try to reverse the trend; to go down to the south. We could have gone to Minneapolis; we could have gone many places and not bothered to put a line through the shield north of the lakes.

**Mr. Gustafson:** A supplementary question on the impact it would have on the primary producer, the impact of this bill on all of Canada. I believe there to be a parallel between the national energy policy and what we see in this bill, where the primary producer in energy was penalized very, very severely, not only here in Saskatchewan at Estevan and Weyburn and so on but all across the west, and put out of production at great expense to all Canadians. Do you see this kind of impact for all of Canada because of this Bill C-155?

[Translation]

Do you think that the Weyburn system could work for the bigger elevators which belong to Pools?

**M. le juge Hall:** Cela dépend du montant d'argent qu'une organisation peut très bien verser dans une installation comme Weyburn. Je crois que cette année c'est la première fois dans l'histoire de Weyburn, vieille déjà de plusieurs années, qu'un profit a été réalisé. Le pool—vous les verrez plus tard—ont des installations à Mossbank qui ne sont pas aussi importantes que celles de Weyburn mais qui sont quelque peu plus gros que le pool moyen. Je crois que nous devons attendre pour que le pool nous dise comment cela fonctionne au juste. Je sais que Cargill doivent aller chercher des gens dans la campagne environnante pour qu'ils leur apportent leur grain, sinon l'installation ne serait pas viable.

**Mme Côté:** D'accord. Merci beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, madame Côté.

Monsieur Gustafson, vous avez droit à une question et à une question supplémentaire.

**M. Gustafson:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge Hall, j'ai apprécié votre présentation ici ce matin. Avez-vous étudié la possibilité hypothétique à cause d'un certain nombre de faits, dont l'un d'eux est que la plus grande partie des grains dans les provinces des Prairies est récoltée à moins de 150 milles du 49<sup>ième</sup> parallèle . . . ? Deuxièmement, il a été possible à Weyburn, en Saskatchewan de transporter par camion du maïs du Minnesota au coût de \$2.62 le boisseau, en avril dernier. Si le projet de loi C-155 s'avère trop difficile pour le producteur primaire, avez-vous envisagé la possibilité d'exporter le grain de cette grande zone de production de blé de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba aux États-Unis?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hall.

**M. le juge Hall:** Cette idée m'a été proposée la première fois je crois par M. Benjamin qui m'a envoyé une lettre il y a quelques mois. Mais je trouve que cette idée est abominable; la structure de la nation exige que nous conservions tous les liens interprovinciaux possibles, et ce serait le début de la fin d'agir autrement. Le CP a été construit pour unifier la nation et ce serait très mauvais d'essayer de renverser cette tendance et de descendre vers le sud. Nous aurions pu aller à Minneapolis, nous aurions pu aller à plusieurs endroits et ne pas se donner le mal d'établir un chemin de fer à travers le bouclier au nord des lacs.

**M. Gustafson:** Une question supplémentaire sur l'impact que cela aurait sur le producteur primaire, l'impact de ce projet de loi sur tout le Canada. Je crois qu'il y a un parallèle entre la politique énergétique nationale et ce que nous voyons de ce projet de loi, en ce que le producteur primaire d'énergie a été pénalisé très sévèrement, non seulement ici en Saskatchewan à Estevan et à Weyburn et ailleurs mais partout dans l'ouest et a dû cesser la production aux dépens de tous les Canadiens. Croyez-vous que ce projet de loi C-155 aura le même genre d'impact pour tous les Canadiens?



[Texte]

**Mr. Justice Hall:** I am not in a position to compare it with the energy policy. I just have never tried to study the energy policy—only what I see on the TV and hear on the radio and read in the paper. But the concept, as I have said, of lowering the standard of income of the grain producer in western Canada is bound to have a deteriorating effect, a bad effect, throughout the country. That is the way I would look at it; but I am not in a position to make a comparison between energy and grain.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Loiselle, one question and one supplementary.

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman.

Thank you very much, Mr. Justice Hall.

I am trying to understand why you are so afraid to see the variable rates. The way I see it is quite simple. We want to introduce a freight rate, a new one, or to keep the one we have, the Crow, and say that it will be the same Crow across the Prairies for everybody, but if we were trying to improve the system to improve the efficiency, then it is a bit like Bell Canada: if you want to phone your best friend in France you can do it today at the commercial rate or wait until Sunday and have it at half price and you will use the same line, the same channel, and you will pay less. My first thought about that was that it was a very good idea that we will improve the system; but why are you so afraid of this being implemented?

• 1145

**Mr. Justice Hall:** I am not afraid. It is the impracticality of it that makes it not a sensible idea from the transport . . . I am not suggesting about your own reasoning of it. In the carriage of grain, you pick it up at point A, and it takes three days to get it to point B. Where is the Sunday?

**Mr. Loiselle:** But generally, or through the week, it is not bad.

**Mr. Justice Hall:** Where is the Sunday? Where are you going to pick it up? Is it when he is passing through Regina that you want to lower the rate? On Sunday? You see, on the telephone, you start it and finish it within the time.

**Mr. Loiselle:** It depends on whether you love her quite a lot! You can start on Sunday and finish on Monday.

**Mr. Justice Hall:** But you are supposed to finish up before 8.00 o'clock in the morning or something. But the point is that it is an impractical idea, having regard to the nature of the transport.

Now the idea of variable rates is a different thing altogether. The variable rate would give the railway the opportunity to say that the rate from point A will be so-and-so, and from point B it will be so-and-so. It must be such that it would pay the people at point B to transport to point A to save some money.

[Traduction]

**M. le juge Hall:** Je ne suis pas en position de comparer ce projet de loi et la politique énergétique. Je n'ai simplement jamais essayé d'étudier la politique énergétique . . . seulement ce que je vois à la télé, ce que j'entends à la radio et ce que je lis dans les journaux. Mais le concept, comme je l'ai dit, de diminuer les revenus du producteur de grain dans l'Ouest du Canada aura sans aucun doute un effet négatif, à travers tout le pays. Et, c'est tout ce que je peux en dire, je ne suis pas capable de comparer l'énergie et le grain.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Gustafson.

Monsieur Loiselle, vous avez droit à une question et à une question supplémentaire.

**M. Loiselle:** Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup, monsieur le juge Hall.

Je ne vois pas très bien pourquoi vous semblez avoir si peur des tarifs variables: pourtant cela me semble simple. Nous voulons établir un tarif de fret, un nouveau tarif, ou conserver celui que nous avons déjà, le Nid-de-Corbeau, et établir que ce sera le même Nid-de-Corbeau à travers les Prairies pour tout le monde, mais, si nous essayons d'améliorer le système pour en améliorer l'efficacité, alors c'est un peu comme Bell Canada: si vous voulez appeler votre meilleur ami en France, vous pouvez l'appeler aujourd'hui à un tarif commercial ou attendre à dimanche et ne payer que la moitié du prix en utilisant toujours la même ligne, le même canal et vous paierez moins. Au début j'ai pensé que cela était une très bonne idée pour améliorer le système, mais pourquoi avez-vous si peur que cela soit mis en vigueur?

**M. le juge Hall:** Je n'ai pas peur. C'est le caractère irréalisable de la chose qui fait que cette idée ne tient pas pour le transport . . . Je ne veux pas dire que c'est votre raisonnement qui ne tient pas. Dans le transport des grains, vous chargez vos grains à un point A, puis il faut trois jours pour le transporter au point B. Où se situe le dimanche là-dedans?

**M. Loiselle:** Mais en général, ou pendant la semaine, cela n'est pas mal.

**M. le juge Hall:** Oui mais où se situe le dimanche? Où allez-vous le mettre? Est-ce à Regina que vous voulez baisser les tarifs? Le dimanche? Voyez-vous, au téléphone, vous commencez et finissez dans les délais impartis.

**M. Loiselle:** Cela dépend si vous aimez beaucoup votre petite amie! Vous pouvez commencer votre appel le dimanche et le finir le lundi.

**M. le juge Hall:** Mais vous êtes censé finir avant 8h du matin ou quelque chose comme ça. De toute façon c'est une idée irréalisable étant donné la nature du transport.

Maintenant, l'idée de tarifs variables est une toute autre chose. Un tarif variable donnerait aux compagnies de chemins de fer la possibilité de dire que le tarif à partir du point A sera de tant, et à partir du point B, sera de tant. Il serait établi de façon à ce qu'il soit rentable pour les gens du point B de

[Text]

That kills point B. There would be no purpose for point B to exist.

**Mr. Loiselle:** No. You know, the briefing we got in Ottawa said to us, no—the same rate will still be available to point B or to point A as it is. But if somebody wants . . . I do not know; I am not familiar with the movement of grain, but maybe in wintertime it is . . .

**Mr. Justice Hall:** Winter is the best time for the western farmer to haul some grain, because that is when the roads are frozen.

**Mr. Loiselle:** Okay; but in summertime . . . well, you know, there are probably some periods of time during a year when the traffic is lower.

**Mr. Justice Hall:** Christmas Day.

**Mr. Loiselle:** Christmas Day? And there will be between Christmas and . . . I think you really do not want this question.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Loiselle. I now call on Mr. Hargrave for one question and one supplementary.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Justice Hall, I thank you for your presence here this morning before our committee. I would like to raise a matter relating to the livestock sector, and I am sure that does not surprise you, sir.

**Mr. Justice Hall:** No.

**Mr. Hargrave:** I think it is fair to say that at our two previous meetings here in the west, at Edmonton and in Winnipeg, we did have some considerable presentations to us on this aspect of the whole agricultural sector. I think we will see that here tomorrow with the witnesses. For example, in Edmonton the Government of Alberta made the livestock sector a major part of its presentation. And of course the livestock associations themselves dwelt on it as their only major concern. In Winnipeg, we had an excellent presentation from the UGG and the Farm Bureau, where it was part of their presentation.

I would say that the evidence which was brought in and laid before us by these livestock-related groups was indeed that there was a "hurt"—which seems to be a new word coined, especially from the livestock sector, maybe as a result of some of these hearings—in the total livestock industry, especially in western Canada. And in a related but important matter, there were a number of comments that tied in the domestic feed grain policies, especially as they impact on western Canada, even though they may not be directly involved in this piece of legislation. So I ask you, sir, do you not feel this legislation, Bill C-155, has not adequately addressed itself to this so-called livestock hurt?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Justice Hall.

**Mr. Justice Hall:** I wish I had an almost-neighbour of yours, Mr. Reinhold Lehr, here with me this morning.

[Translation]

transporter le grain au point A pour économiser de l'argent. Cela élimine le point B, et il n'y a plus aucune raison pour le point B d'exister.

**M. Loiselle:** Non. À la séance d'information que nous avons eue à Ottawa, on nous a dit non—le même tarif sera toujours en vigueur au point B ou au point A, tel qu'il est. Mais si quelqu'un veut . . . Je ne sais pas, je ne suis pas familier avec le mouvement des grains, mais peut-être qu'en hiver, c'est . . .

**Le juge Hall:** L'hiver est le meilleur temps pour les agriculteurs de l'ouest pour transporter leurs grains parce qu'à cette époque les routes sont gelées.

**M. Loiselle:** D'accord; mais en été . . . eh bien, vous savez, il y a probablement certaines périodes de l'année pendant lesquelles le trafic est plus faible.

**M. le juge Hall:** À Noël.

**M. Loiselle:** À Noël? Et il y a aussi entre Noël et . . . Je crois que vous ne voulez vraiment pas répondre à cette question.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Loiselle. J'inviterais maintenant M. Hargrave à poser une question et une autre question supplémentaire.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge Hall, je vous remercie d'être venu ici ce matin. J'aimerais soulever un point concernant le secteur de l'élevage. Je suis sûr que cela ne vous étonne pas, monsieur.

**M. le juge Hall:** Non.

**M. Hargrave:** Je pense qu'il est juste de dire que lors de nos deux réunions précédentes ici dans l'ouest, à Edmonton et à Winnipeg, nous avons entendu de nombreux mémoires sur cet aspect du secteur agricole. Je pense que l'on pourra constater cela demain ici avec les témoins. Par exemple, à Edmonton, le gouvernement de l'Alberta a fait du secteur de l'élevage un des principaux chapitres de son mémoire. Et bien sûr les associations d'éleveurs elles-mêmes en font leur principale préoccupation. À Winnipeg, nous avons eu un excellent exposé de l'UGG et du Farm Bureau qui ont traité de la question.

Je dirais que les témoignages que nous avons entendus de la part des groupes intéressés par l'élevage montrent qu'il y a un problème dans l'ensemble de l'industrie de l'élevage, notamment dans l'ouest du Canada. Et sur un point connexe, mais important, il y a eu un certain nombre de commentaires qui liaient la situation aux politiques nationales sur les grains de provende, notamment la mesure où celles-ci ont un impact dans l'ouest du Canada, même si elles ne sont peut-être pas directement en cause dans cette loi. Ne croyez-vous pas, monsieur, que cette loi, le projet de loi C-155, ne tient pas suffisamment compte du problème de l'élevage?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur le juge Hall.

**M. le juge Hall:** J'aimerais bien que M. Reinhold Lehr, qui est presque votre voisin, soit ici ce matin.



## [Texte]

**Mr. Hargrave:** I can appreciate that. He is my neighbour, of course.

**Mr. Justice Hall:** Yes, and probably one of the biggest cattlemen and so forth people in southern Alberta.

**Mr. Hargrave:** He still is.

**Mr. Justice Hall:** He was my colleague on the committee when we were dealing with this very question. Now, he is not only in cattle but . . . was it two years ago that he was President of the Alberta Chamber of Commerce? He knows his business.

**Mr. Hargrave:** That is right, sir.

**Mr. Justice Hall:** Yes. I rely on the fact that he was with me and was available for consultation. He felt that he would not benefit, while there is a hurt. The cattle people are at a disadvantage from their location point in the overall picture, and you would not cure that by taking from the grain farmer to give to the cattleman. There has to be another way of dealing with the cattleman's disability or hurt, or whatever you call it—a way other than taking from the grain farmer, impoverishing him to benefit the other one.

**Mr. Hargrave:** Justice Hall, very briefly, as you were going through your presentation and touched on this matter, I personally had no problem at all with your comments that the issue should not hurt the grain producer. I would only add that cattle feeders—and I think this would apply to hog feeders, too, for many years, especially after this well-known surplus grain era of a few years ago—learned the hard way that invariably they made no money. In fact, they usually lost a fair amount of money when barley prices were at give-away prices. They always had a more solid return for their work and efforts when domestic feed grain prices, barley prices, were at higher levels. I think that goes without saying.

Do you yourself feel, as a result of recent developments—and perhaps it is partly because of the manner in which the domestic feed grain pricing policy is working, or not working, fairly in western Canada—that, in addition to your experience during your own investigations, there is indeed a hurt to the total livestock sector in western Canada?

**Mr. Justice Hall:** I think there is a situation that calls for everybody . . . yes. But it cannot be achieved through Bill C-155.

**Mr. Hargrave:** Thank you, sir.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hovdebo; one question and one supplementary.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Justice Hall, you had considerable to do with the Saskatchewan grain car co-ordination agreement. In that

## [Traduction]

**M. Hargrave:** Je comprends. Il est en effet mon voisin.

**M. le juge Hall:** Oui, et probablement l'un des plus gros éleveurs du sud de l'Alberta.

**M. Hargrave:** Il l'est toujours.

**M. le juge Hall:** Il était mon collègue au sein du comité lorsque nous avons abordé cette question. Bien sûr, il ne s'intéresse pas uniquement à l'élevage mais . . . cela fait-il deux ans qu'il était président de la Chambre de commerce de l'Alberta? Enfin, il connaît son affaire.

**M. Hargrave:** C'est exact, monsieur.

**M. le juge Hall:** Oui. Je me fie au fait qu'il était avec moi et était disponible pour les consultations. Il pensait qu'il n'y aurait pas d'avantages, tant qu'il y a un problème. Les gens dans l'élevage sont désavantagés du fait de leur emplacement dans toute cette histoire, et vous ne changeriez rien à la situation en enlevant quelque chose aux producteurs de grains pour le donner aux éleveurs. Il doit y avoir une autre façon de régler ce problème des éleveurs, une autre façon que de le faire aux dépens des producteurs de grains, en appauvrissant l'un au profit de l'autre.

**M. Hargrave:** Monsieur le juge Hall, très brièvement, lorsque vous avez fait votre exposé et abordé la question, vos commentaires sur le fait que la question ne doit pas se régler au détriment des producteurs de grains ne m'ont pas posé de problème. Je voudrais seulement ajouter que les propriétaires de parcs d'embouche—et je suppose que cela s'applique également aux éleveurs de porcs depuis de nombreuses années, particulièrement après cette époque bien connue de surplus en grains que nous avons connue il y a quelques années—les propriétaires de parcs d'embouche, donc, ont appris à leur dépens qu'invariablement ils ne gagnaient pas d'argent. En fait, ils perdent habituellement des sommes passablement importantes lorsque l'orge se vend pour une bouchée de pain. Ils ont toujours tiré de meilleurs profits de leur travail et de leurs efforts lorsque les prix nationaux des grains de provende, le prix de l'orge, est élevé. Je pense que cela va de soit.

Personnellement, croyez-vous par suite des récents développements—et peut-être cela est-il dû en partie à la façon dont fonctionne, ou ne fonctionne pas justement dans l'ouest du Canada la politique nationale de fixation des prix des grains de provende—et à la lumière de l'expérience que vous avez acquise au cours de vos enquêtes, ne croyez-vous pas que l'ensemble du secteur de l'élevage est touché dans l'ouest du Canada?

**M. le juge Hall:** Je pense que la situation demande en effet . . . oui. Mais le problème ne peut être réglé par le projet de loi C-155.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hovdebo; une question plus une question supplémentaire.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge Hall, vous vous êtes beaucoup occupé de l'entente sur la coordination des wagons pour le transport des



**[Text]**

agreement there is a clause which allows for the termination in 90 days, if the Canadian Wheat Board loses its jurisdiction over the block placing of the cars. Given the concerns you expressed in your brief, do you think this clause should be inserted into Bill C-155 if the bill passes?

**Mr. Justice Hall:** As a matter of fact, I suppose I must claim credit for that, because if the board loses control, then the investment of \$54 million by Saskatchewan would be in a precarious position. We want to make sure that if something were to happen, the province would be in a position to withdraw its 1,000 cars, or such of them as were left or were not wrecked, and use them in the potash industry or in some other industry, rather than to give them rent-free to the railways, because the concept was to support the Canadian Wheat Board.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Would you support, Mr. Justice Hall, in the payment to the railways—since they claim that they are going short—a payment system which would be the proven operational costs only? Do you think that would be an acceptable and supportable position? Out-of-pocket expenses, in other words, of the operational costs.

**Mr. Justice Hall:** What do you mean by that?

**Mr. Hovdebo:** Well, no return necessarily on investments of the country or of the railway, but operational costs as far as the movement of grain is concerned.

**Mr. Justice Hall:** Well, nobody can say that they should not be paid for their operational costs. What seems to be suggested in Bill C-155 is that the grain producer would pay them and not the country—not the nation. The money has to be paid, but it does not have to come from the grain producer.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Hovdebo.

To wrap up does not mean you have unlimited time; it simply means you have one question and one supplementary.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman; that is what you think.

Well, since I am wrapping up, I simply want to reiterate what, I think, has been a common note of congratulations to you, Mr. Hall, and to your colleagues in the presentation of the Saskatchewan Coalition. We in Saskatchewan particularly know that to paraphrase the advertisement for a well-known stockbroking company, when Emmett Hall speaks, everyone listens. I hope the people of Canada and the people in this committee are listening to what you are saying, because I know you reflect so accurately the feeling of the mainstream of Saskatchewan and western thought.

**[Translation]**

grains en Saskatchewan. Dans cette entente, il y a une clause qui prévoit l'annulation dans les 90 jours si la Commission canadienne du blé perd sa juridiction sur l'affectation par bloc des wagons. Étant donné les préoccupations que vous soulevez dans votre mémoire, pensez-vous que cette clause devrait être incluse dans le projet de loi C-155 s'il est adopté?

**M. le juge Hall:** En effet, je suppose que je dois revendiquer cela, parce que si la Commission perd le contrôle, alors les investissements de 54 millions de dollars faits par la Saskatchewan se trouveraient dans une position précaire. Nous voulons nous assurer que si quelque chose devait arriver, la province aurait la possibilité de retirer ses 1,000 wagons ou du moins ceux qui restent ou qui ne sont pas en ruine, pour les utiliser dans l'industrie de la potasse ou dans quelque autre industrie, plutôt que de les donner sans aucun frais de location aux compagnies de chemins de fer, étant donné que l'idée était d'aider la Commission canadienne du blé.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Êtes-vous en faveur, monsieur le juge Hall, du paiement aux compagnies de chemins de fer—puisque celles-ci prétendent qu'elles n'y arrivent pas—avec un système de paiement établi selon les frais d'exploitation prouvés uniquement? Pensez-vous que cela serait une position acceptable et soutenable? En d'autres mots, les débours des frais d'exploitation.

**M. le juge Hall:** Que voulez-vous dire exactement?

**M. Hovdebo:** Et bien pas nécessairement de profits sur les investissements de l'État ou des compagnies de chemins de fer, mais les frais d'exploitation pour ce qui est du transport des grains.

**M. le juge Hall:** Eh bien personne ne peut dire qu'ils ne devraient pas être payés pour leurs frais d'exploitation. Ce qui semble être suggéré dans le projet de loi C-155, c'est que ce soit des producteurs de grains qui les paient et non pas l'ensemble du pays. Il faut payer, mais l'argent ne doit pas venir nécessairement des producteurs de grains.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Hovdebo.

Conclure ne signifie pas que vous disposez d'un temps illimité, cela veut simplement dire que vous avez une question et une question supplémentaire.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président; c'est ce que vous croyez.

Et bien comme je conclus, je voudrais simplement vous renouveler nos félicitations, monsieur Hall, ainsi qu'à vos collègues pour l'exposé de la coalition de la Saskatchewan. Nous, en Saskatchewan, savons particulièrement que, pour paraphraser une publicité pour une compagnie de placements bien connue, lorsque Emmett Hall parle, tout le monde écoute. J'espère que les Canadiens et les membres de ce Comité ont bien écouté ce que vous avez à dire, parce que je sais que vous reflétez fidèlement ce que pense la majorité en Saskatchewan et dans l'Ouest.

[Texte]

[Traduction]

• 1155

I wanted to deal with a question that I think you appropriately emphasize; that is, with respect to the whole question of subsidy, to get a perspective as to what we are doing or what might well happen if this legislation were to go forward in its present form. In that connection, I want to just make absolutely certain I have your figures right. On page 3 of your presentation, you quote figures with respect to dollars per tonne subsidy between Canada and the United States. What you said was different from what you have down here, Mr. Hall. For example, in the 1981 figures you show United States subsidies being \$18 per tonne as opposed to \$4.50. In Canada, what you said was \$10.50. Then you talked about the 10-year average in the United States being \$8.50 and not \$11.50.

**Mr. Justice Hall:** I am sorry, you have a different page from the one I have. I will have to get you the correct page.

**Mr. Hnatyshyn:** I think it is important.

**Mr. Justice Hall:** Indeed it is.

**Mr. Hnatyshyn:** It is important from the point of view that Mr. Flis in his questioning tried to give some statistics from a government apologist who handed him some information trying to muddy your very legitimate argument, in my estimation, on the real facts with respect to subsidies to Canadian agriculture and the Canadian farmer. He made some references, for example, as indications of subsidy to the grain farmer with respect to hopper cars with respect to branch line subsidization. I would have thought, Mr. Hall, through you, Mr. Chairman, that was not exactly a subsidization to anybody except the railways.

What I want to ask you is if you believe that these examples Mr. Flis has trotted out to try to demonstrate the magnanimity of the various governments are an accurate reflection. The Farm Credit Corporation is an example of some sort of subsidy to the farmer. I do not know of any group of people who have had a better record of repayment and giving a return on the moneys extended by the federal government than under the Farm Credit Corporation. Crop insurance is another example Mr. Flis used.

Mr. Hall, you did not have an opportunity, in my view, to respond to Mr. Flis when he raised these things as an example of how the farmers are so well off here in western Canada. I think it is important for us to leave you with your representation, just to put the facts on, as to what actually is happening in terms of the costs that are being experienced by western Canadian grain producers so there can be no illusions somehow that all western grain producers are living in the land of plenty and have no financial worries.

**Mr. Justice Hall:** I think I said that if Mr. Kieferle's analysis is not available I could make it available. These

Je veux m'occuper d'une question que vous avez soulignée à juste titre, je crois; c'est-à-dire relativement à l'ensemble de la question de la subvention, pour avoir une idée de ce que nous faisons ou de ce qui pourrait arriver si cette loi était adoptée dans sa forme actuelle. À cet égard, je désire m'assurer tout à fait que j'ai bien compris les chiffres. À la page 3 de votre exposé, vous citez des chiffres relatifs à une subvention en dollars par tonne entre le Canada et les États-Unis. Ce que vous avez dit est différent de ce que vous avez ici, monsieur Hall. Ainsi, dans les chiffres de 1981, vous dites que les subventions des États-Unis sont de 18 dollars par tonne par rapport à 4.50 dollars. Au Canada, vous dites que c'est de 10.50 dollars. Vous parlez ensuite de la moyenne de dix ans aux États-Unis comme étant de 8.50 dollars et non pas de 11.50 dollars.

**M. le juge Hall:** Je suis désolé, vous avez une autre page que celle que j'ai. Je vais vous obtenir la bonne page.

**M. Hnatyshyn:** Je crois que c'est important.

**M. le juge Hall:** Cela l'est beaucoup, en effet.

**M. Hnatyshyn:** C'est important du fait que M. Flis, lors de ses questions, a essayé de présenter certaines statistiques provenant d'un défenseur du gouvernement qui lui a donné certaines informations pour essayer d'embrouiller votre argument très valable, à mon point de vue, sur les faits réels relatifs aux subventions accordées à l'agriculture canadienne et aux agriculteurs canadiens. Il a, par exemple, laissé entendre que les subventions versées pour des wagons-trémies des lignes secondaires étaient une forme de subventions pour le producteur de grain. J'aurais plutôt pensé, monsieur Hall, et vous, monsieur le président, que ce n'était pas exactement des subventions accordées à d'autres que les sociétés de chemin de fer.

Je veux vous demander si vous croyez que les exemples que M. Flis a avancés pour essayer de démontrer la magnanimité des divers gouvernements sont un juste reflet. La Société du crédit agricole est un exemple d'une forme de subventions versées à l'agriculteur. Je ne connais aucune autre classe de citoyens qui ont meilleure réputation pour le remboursement et la production d'un rendement sur l'argent avancé par le gouvernement fédéral que ceux ayant reçu l'aide de la Société de crédit agricole. L'assurance-récolte est un autre exemple utilisé par M. Flis.

Monsieur Hall, n'aviez-vous pas la possibilité, selon moi, de répondre à M. Flis lorsqu'il a soulevé ces deux questions et les a données comme exemples de la prospérité des agriculteurs dans l'Ouest du Canada. Je crois qu'il est important pour nous de vous laisser faire votre démarche, d'exposer uniquement les faits relatifs à ce qui se produit actuellement en termes des coûts que doivent assumer les producteurs de grain de l'Ouest canadien pour que l'on ne puisse pas s'imaginer que tous les producteurs de grain de l'Ouest vivent dans un pays de cocagne et n'ont aucun souci financier.

**M. le juge Hall:** Je crois que j'ai dit que si l'analyse de M. Kieferle n'est pas disponible, je pourrais me la procurer. Ces



[Text]

figures come from Mr. Kieferle's document, and the correct figures will be found there—which are here.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, Mr. Hnatyshyn.

That wraps up our hearings.

Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Yes, Mr. Chairman, just on a point of order, following the point that Mr. Hnatyshyn was making and that Mr. Flis was making, I think the question of subsidies is extremely important for the committee. So I took the liberty, sir, of contacting Mr. Kieferle to find the sources for his figures.

I wonder for the sake of the record if I could mention this at this time—that the Canadian figures consist of both direct and indirect subsidies. The direct subsidies consist of the western grain stabilization payments, the export credit, contributions by the federal government to the Canadian Wheat Board to cover storage charges for feed grains, for the Temporary Wheat Reserves Act, and the Pool Barley Account. The indirect subsidies include hopper cars and rail transportation—only the operating and maintenance costs, not the capital cost. The Farm Credit Corporation was not included because it was an insignificant figure until 1982, and these figures are from 1972 to 1981.

The United States figures consist of first, water transportation—maintenance and not capital... and second, all the direct transfers under the commodity credit corporation. In the United States 98% of the subsidies are direct, whereas in Canada 80% of the subsidies are indirect.

I think for the sake of the record, Mr. Chairman, it is important to note that the sources are pretty accurate. They do reflect all the major contributions by federal and provincial governments in Canada and by the American government for the American figures.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. de Jong. I am not certain that is a point of order, but I think it is important that we have that information on the record.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** On a point of order, Mr. Chairman, could we not agree that the consultant's report that Mr. Hall and Mr. de Jong have referred to be made available to the committee and become part of the record of the committee? Is it a long report? I have not seen it myself.

**Mr. Justice Hall:** It is about 25 pages.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** It would have to be examined to see the size of it and see whether it is practical to attach it as part of the minutes.

Mr. Mazankowski.

[Translation]

chiffres viennent du document de M. Kieferle, et on y trouvera les bons chiffres—ceux qui sont ici.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, monsieur Hnatyshyn.

Cela termine nos audiences.

Monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Oui, monsieur le président, une simple question de règlement, à la suite de l'argument présenté par M. Hnatyshyn et M. Flis, je crois que la question des subventions est d'une importance primordiale pour le Comité. J'ai donc pris la liberté, monsieur, de contacter M. Kieferle pour trouver les sources de ces chiffres.

Je me demande si, pour qu'il en soit fait mention au procès-verbal, je ne pourrais pas mentionner à ce moment-ci—que les chiffres canadiens comportent les subventions directes et indirectes. Les subventions directes comprennent les fonds de stabilisation du prix du grain de l'Ouest versés, les crédits à l'exportation, les contributions du gouvernement fédéral à la Commission canadienne du blé pour couvrir les frais d'entreposage des céréales fourragères, pour la Loi sur les réserves provisoires de blé et le compte de livraisons en commun d'orge. Les subventions indirectes comportent notamment les wagons-trémies et le transport par chemin de fer—uniquement les frais d'exploitation et d'entretien, non pas le coût en capital. La Société de crédit agricole n'a pas été incluse car, jusqu'en 1982, elle ne constituait qu'un chiffre minime, et ces chiffres vont de 1972 à 1981.

Les chiffres des États-Unis comportent en premier lieu le transport par eau—l'entretien et non pas le capital—et, en deuxième lieu, tous les transferts directs par la société de crédit pour les produits de base. Aux États-Unis, 98 p. 100 des subventions sont directes, tandis qu'au Canada, 80 p. 100 des subventions sont indirectes.

Je crois, monsieur le président, que pour qu'il en soit fait mention au procès-verbal, il est important de souligner que les sources sont très précises. Elles reflètent toutes les contributions majeures des gouvernements fédéral et provinciaux au Canada et du gouvernement américain pour les chiffres américains.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur de Jong. Je ne suis pas certain que ce soit une question de règlement, mais je crois qu'il est important que cette information soit portée au procès-verbal.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Rappel au Règlement, monsieur le président, ne pourrions-nous pas nous entendre pour que le Comité se procure le rapport des experts-conseils dont M. Hall et M. de Jong ont fait mention et pour qu'il soit versé au procès-verbal du Comité? Est-ce un rapport long? Je ne l'ai pas vu.

**M. le juge Hall:** Il a environ 25 pages.

**Le président suppléant (M. Neil):** Il faudrait l'examiner pour en connaître la longueur et pour voir s'il est utile de le joindre ou non au procès-verbal.

Monsieur Mazankowski.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** I was wondering . . .

**Mr. Benjamin:** If not the minutes—for example, we earlier said Mr. Hall's report, which was a lot more than 30 or 40 pages. What I mean is that particular consultant's report should be made available to all members of the committee for part of the records.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Is that agreed?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think if it is merely tabled and appended we will not see it. We are on the road. I would like to examine it during the course of our committee hearings, quite frankly. If we can get copies of it made available to all members, I think that would be most appropriate.

**Mr. de Jong:** Mr. Chairman, I understand the report was originally made for the Manitoba government and is included in their submission—or reference was made to it in their submission. Whether the Manitoba government also used it as an appendix to its brief I am not certain. Perhaps the clerk can enlighten us on this.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** If the report is tabled and circulated among the members, we can then examine it and make a decision as to whether or not it should be appended to the committee hearings.

**Mr. Justice Hall:** I could make a copy available.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, Justice Hall and members of your committee. I think you can appreciate that we spent much more time listening to your presentation and questioning you than we ordinarily do with witnesses. I think it is because of the high esteem that members hold you in and the fact that you have a broad and wide knowledge of grain handling and transportation that we did so. I do not want it to be thought that we have established a precedent this morning that we are going to in all cases extend the length of time for witnesses.

Thank you very, very much, sir, and members of your group.

**Mr. Justice Hall:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I would now ask representatives of the following groups to come forward: Save the Crow Committee, Mr. Cliff Argue, Chairman; One Time Crow Association Incorporated, Mr. Eric Upshall; Macrorie Crow Committee, Mr. George Tweedie, Treasurer; Action Group for Crow Retention, Mr. Gerald Dupuis; and the Research Action Education Centre.

• 1205

I am wondering, gentlemen, if you would identify yourselves and the organizations that you represent, please.

**Mr. Eric Upshall (One Times Crow Association Incorporated):** Thank you, Mr. Chairman.

My name is Eric Upshall, representing the One Times Crow Association Incorporated.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Je me demande . . .

**M. Benjamin:** Sinon au procès-verbal—ainsi, nous l'avons déjà fait pour le rapport de M. Hall, qui avait beaucoup plus que 30 ou 40 pages. Ce que je veux dire est qu'on aurait dû procurer à tous les membres du Comité ce rapport d'experts-conseils pour qu'il fasse partie du procès-verbal.

**Le président suppléant (M. Neil):** Est-on d'accord?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que si l'on se contente de le déposer et de le mettre en annexe, nous ne pourrions pas le voir. Nous voyageons. J'aimerais l'examiner au cours des audiences du Comité, à vrai dire. Je crois qu'il serait très utile d'obtenir et de distribuer des exemplaires à tous les membres.

**M. de Jong:** Monsieur le président, si j'ai bien compris, le rapport a été à l'origine effectué pour le gouvernement du Manitoba et fait partie de leur présentation—ou ils en ont fait mention dans leur présentation. Je ne suis pas certain si le gouvernement du Manitoba s'en est servi en annexe de son exposé. Le greffier pourrait peut-être nous éclairer à ce sujet.

**Le président suppléant (M. Neil):** Si le rapport est déposé et distribué aux membres, nous pourrions alors l'examiner et décider s'il doit ou non être annexé au procès-verbal des audiences du Comité.

**M. le juge Hall:** Je pourrais faire en sorte qu'un exemplaire soit disponible.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, monsieur le juge Hall et messieurs les membres de ce Comité. Je crois que vous avez apprécié le fait que nous avons passé beaucoup plus de temps à entendre votre présentation et vos questions que nous le faisons habituellement avec les témoins. Je crois que c'est en raison de la grande estime que les membres vous portent et du fait que vous avez de plus vastes connaissances sur la manutention et le transport du grain que nous. Je ne veux pas que vous pensiez que nous avons établi un précédent ce matin et que nous prolongerons le temps accordé aux témoins dans tous les cas.

Merci énormément à vous, monsieur, et aux membres de votre groupe.

**M. le juge Hall:** Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** J'aimerais maintenant demander aux représentants des groupes suivants de s'avancer: Save the Crow, M. Cliff Argue, président; One Time Crow Association Incorporated, M. Eric Upshall; Macrorie Crow Committee, M. George Tweedie, trésorier; groupe de pression pour la conservation des subventions du Nid-de-Corbeau, M. Gérard Dupuis et le Research Action Education Centre.

Pourriez-vous vous nommer, messieurs, ainsi que les organisations que vous représentez?

**M. Eric Upshall (One Times Crow Association Incorporated):** Merci, monsieur le président.

Mon nom est Eric Upshall et je représente la *One Times Crow Association Incorporated*.

[Text]

**Mr. Cliff Argue (Chairman, Save the Crow Committee):** My name is Cliff Argue, representing the Save the Crow Committee.

**Mr. Don Benson (Treasurer, Save the Crow Committee):** Don Benson, member of Save the Crow Committee.

**Mr. Eric Farden (Chairman, The Macrorie Crow Committee):** Eric Farden, Chairman of the Macrorie Crow Committee.

**Mr. George Tweedie (Treasurer, The Macrorie Crow Committee):** George Tweedie, Treasurer of the Macrorie Crow Committee.

**Mr. Don Mitchell (Member, The Research Action Education Centre):** Don Mitchell. I am a member of the Research Action Education Centre.

**Mr. Robert Stirling (Member, The Research Action Education Centre):** Bob Stirling. I am a member of the Research Action Education Centre.

**Mr. Wayne Amos (Member, The Research Action Education Centre):** Wayne Amos, member of the Research Action and Education Centre.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much . . .

**Mr. Hovdebo:** Mr. Chairman. We had three . . . There is another group—one group not seated at the table.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** We do not have space for the group. Perhaps what we should do is have the spokesmen for the organizations sit at the table, and the other members of the group sit behind.

**Mr. Argue:** Mr. Chairman, there is one member of our group not here yet and there is one member we missed, Mr. Art Wright of Rockhaven, Save the Crow Committee.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Gentlemen, if your briefs are lengthy, in order to save time we would prefer that you give us a summary. If you give us a summary your brief will be attached as an appendix to the minutes of this committee hearing. It is important, I think, that you are able to present your point of view, but it is also important that members of the committee have the opportunity of asking questions.

What I propose to do is call upon the spokesman first for the Save the Crow Committee, and then we will have the spokesmen from each of the particular groups. Then, as is customary, we will ask the members of the committee to pose questions to you.

So I would call on the spokesman for the Save the Crow Committee first, please.

**Mr. Argue:** Thank you, Mr. Chairman.

In my introduction—I brought a summary, incidentally. Mr. Chairman, head table guests, ladies and gentlemen . . .

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** You are Mr. Argue, are you?

[Translation]

**M. Cliff Argue (président du Save the Crow Committee):** Je m'appelle Cliff Argue et je représente le *Save the Crow Committee*.

**M. Don Benson (trésorier, Save the Crow Committee):** Je m'appelle Don Benson et je suis membre du *Save the Crow Committee*.

**M. Eric Farden (président, Macrorie Crow Committee):** Je m'appelle Eric Farden et je suis président du *Macrorie Crow Committee*.

**M. George Tweedie (trésorier, Macrorie Crow Committee):** Je m'appelle George Tweedie et je suis trésorier du *Macrorie Crow Committee*.

**M. Don Mitchell (membre, Research Action Education Centre):** Je m'appelle Don Mitchell. Je suis membre du *Research Action Education Centre*.

**M. Robert Stirling (membre, Research Action Education Centre):** Je m'appelle Bob Stirling. Je suis membre du *Research Action Education Centre*.

**M. Wayne Amos (membre, Research Action Education Centre):** Je m'appelle Wayne Amos et je suis membre du *Research Action Education Centre*.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup . . .

**M. Hovdebo:** Monsieur le président. Nous avons trois . . . Il y a un autre groupe . . . qui n'est pas assis à la table.

**Le président suppléant (M. Neil):** Nous n'avons pas de place pour le groupe. Nous pourrions peut-être demander aux porte-parole des organisations de s'asseoir à la table et aux autres membres de prendre place derrière eux.

**M. Argue:** Monsieur le président, il y a un membre de notre groupe qui n'est pas encore ici et un autre qui ne s'est pas nommé, M. Art Wright de Rockhaven, du *Save the Crow Committee*.

**Le président suppléant (M. Neil):** Messieurs, si vos mémoires sont longs, il serait préférable, pour gagner du temps, que vous nous en donniez un résumé. Dans un tel cas, votre mémoire accompagnera, en annexe, le procès-verbal de la séance du Comité. Il est important, je crois, que vous présentiez votre point de vue, mais il est également important que les membres du Comité aient la possibilité de poser des questions.

Je propose donc de donner d'abord la parole au porte-parole du *Save the Crow Committee*, qui sera suivi des porte-parole de chacun des autres groupes. Ensuite, comme d'habitude, nous demanderons aux membres du Comité de vous poser des questions.

Je demande donc au représentant du *Save the Crow Committee* de prendre la parole le premier.

**M. Argue:** Merci, monsieur le président.

Dans mon introduction . . . j'ai un résumé, soit dit en passant. Monsieur le président, invités de la table d'honneur, mesdames et messieurs . . .

**Le président suppléant (M. Neil):** Vous êtes M. Argue, n'est-ce pas?



[Texte]

**Mr. Argue:** Right.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you.

**Mr. Argue:** We appreciate the opportunity to appear before the House of Commons Transport Committee. We recognize the importance of your task and the subsequent results of your deliberations. Your decisions and recommendations will have far-reaching ramifications nationwide, socially, economically and politically, for years to come.

I think, Mr. Chairman, you will find our field of expertise to be in the knowledge of the position of western people, particularly Saskatchewan people, and their opinion of what should happen to the Crow rate or should not happen to the Crow rate. We have conducted more than a dozen meetings. We have contacted thousands of people. We live more than 400 miles apart, so we cover almost the whole province, and we consider ourselves to have some knowledge of how the people of Saskatchewan feel.

Bill C-155 is not a simple amendment to the rates charged for the movement of grain. It is much more. We are firmly convinced that the bill, if passed, will indeed reshape prairie agriculture. Our committee is a participant in the umbrella growth, the Crow Coalition, headed by the honourable Emmett Hall. Our committee supports his submission. We have endeavoured to complement his submission by focusing our attention on three key issues: one, guarantees of the statute, Bill C-155; two, justifications for the change that do not stand up; three, the costs.

**Section 2:** guarantees of Bill C-155. The law which once protected farmers is destroyed and is now to be replaced by a law protecting the railroads. It guarantees that the railroads will receive increasing compensation and that they will profit generously. It guarantees that the federal contribution will be known in advance and will be a diminishing portion of the total cost. It guarantees that the producer will not have a fixed rate, and that he will be left paying an unknown and increasing portion of the costs. It guarantees that the equal-rate-for-equal-distance principle be destroyed, giving the railroads the authority to reshape the grain delivery system and the structure and face of rural communities.

**Section 3:** justifications that do not stand up. Justifications given for Bill C-155 simply do not stand up. The fact that the federal government has chosen to promote these changes on the basis that they will be good for you verges on unethical and untruthful.

**Section A.** The federal government has said that the Crow rate is what is holding up main-line capacity. Similar claims have been made for maintaining our branch line system and for ensuring that there are grain cars available. Arguments were made that unless the Crow was changed we would not have branch lines, nor would we have cars to move our grain. We have both, and the Crow rate has not been changed.

[Traduction]

**M. Argue:** Oui.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci.

**M. Argue:** Nous sommes reconnaissants de la possibilité qui nous est accordée de témoigner devant le Comité des transports de la Chambre des communes. Nous sommes conscients de l'importance de votre tâche et des résultats ultérieurs de vos délibérations. Vos décisions et vos recommandations auront des conséquences d'une grande portée à l'échelle nationale et dans les contextes social, économique et politique pour des années à venir.

Je crois, monsieur le président, que vous constaterez que notre domaine de compétence repose dans notre connaissance du point de vue des gens de l'Ouest, particulièrement en Saskatchewan, et ce qu'ils pensent du tarif du Nid-de-Corbeau. Nous avons tenu plus d'une douzaine de réunions. Nous avons rejoint des milliers de personnes. Nous habitons à plus de 400 milles de distance, de sorte que notre rayon d'action s'étend sur presque toute la province et nous croyons bien comprendre le point de vue des gens de la Saskatchewan.

Le projet de loi C-155 n'est pas une simple modification des tarifs imposés pour les mouvements du grain. Il représente beaucoup plus que cela. Nous sommes fermement convaincus que le projet de loi, s'il est adopté, changera complètement l'agriculture des Prairies. Notre comité est membre du regroupement, la *Crow Coalition*, qui est présidé par l'honorable Emmett Hall. Notre comité appuie son exposé. Nous avons tenté de la compléter en étudiant trois questions-clés, soit les garanties du projet de loi C-155, les raisons des modifications injustifiées et, enfin, les coûts.

**Section 2:** Garanties du projet de loi C-155. La loi qui protégeait les agriculteurs est jetée au rebut et remplacée par une loi protégeant les chemins de fer. Elle garantit que les chemins de fer recevront une indemnité accrue et que leurs profits seront considérables. Elle garantit que la contribution fédérale sera connue à l'avance et constituera une partie décroissante du coût total. Elle garantit que le producteur ne pourra obtenir un tarif fixe et qu'il devra payer une portion inconnue et croissante des coûts. Elle garantit la destruction du principe de tarif égal pour une distance égale, donnant aux chemins de fer le pouvoir de restructurer le système de livraison du grain ainsi que les collectivités rurales.

**Section 3:** Les raisons qui ne sont pas justifiées. Les raisons de l'existence du projet de loi C-155 ne sont pas justifiées. Le choix qu'a fait le gouvernement fédéral en appuyant ces changements sous prétexte qu'ils sont bons pour vous frise le manque d'éthique et le mensonge.

**Section A.** Le gouvernement fédéral a déclaré que le tarif du Nid-de-Corbeau est ce qui restreint la capacité de la ligne principale. Des justifications semblables ont été proposées pour le maintien de notre réseau de lignes secondaires ainsi que la disponibilité des wagons à grain. Il a été suggéré qu'à moins de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, nous n'aurions ni le réseau de lignes secondaires ni les wagons pour transporter notre grain. Nous avons les deux et le tarif du Nid-de-Corbeau.



## [Text]

Now similar claims are being made for main-line capacity. Western grain makes up 21% of CPR's total rail traffic and 17% of CN's total rail traffic. Traffic forecasts indicate that this portion of total traffic will decline and farmers will be held up to ransom. It is true that the monopoly charter of the railways requires that they provide service, and it is true that the federal government already has the authority to require the railways to live up to these expectations and perform adequately under the Railroad Act.

A recent review in *Canadian Business* magazine showed CP ranking as one of the top 500 corporations in Canada. Farm bankruptcies and forced liquidations are on the increase, and we are asked to believe that CP's borrowing capacity is so restricted that main-line capacity expansion will not take place unless the Crow rate is abolished.

Section B. The federal government implies that the Crow rate is taking an unfair subsidy. In Canada, all forms of transportation are subsidized. When we consider that the rail already covers 82% of its costs while marine covers 20% of its costs, roads cover 49% of their costs and air covers 32% of its costs, we do not see that the Crow rate is an unfair subsidy.

The Crow rate is as legitimate a subsidy nationally as it is internationally. Each of Canada's major competitors in the world grain trade subsidize the movement of their country's grain to export heavily, and none have as far to move grain to port as does western Canada.

Argentina removed all transportation tolls on farmers. Australia owns much of its grain elevator system and subsidized, state-owned railways. The United States provides producers with free inland waterways. These countries recognize that adequate transportation subsidies are vital to their export business and are in the interests of the entire economy.

Section 3. The federal government tells us that the Crow rate is hindering expansion of livestock and secondary processing on the Prairies. There are many determining factors more important than the Crow rate: markets for additional red meats, the domestic feed grain policy, federal trade policies, tariff protection on Japanese rapeseed oil, to mention a few. Changes in the Crow rate will not solve these problems. Livestock expansion and secondary processing will not automatically flourish in western Canada, given Crow rate change.

## [Translation]

Actuellement, des affirmations semblables sont faites au sujet de la capacité de transport sur la ligne principale. Le grain de l'Ouest représente 21 p. 100 du trafic total par rail du CP et 17 p. 100 du trafic total par rail du CN. Les prévisions quant au trafic indiquent que ce pourcentage de trafic total décroîtra et que les agriculteurs seront rançonnés. Il est vrai que la charte de monopole des chemins de fer exige qu'ils fournissent un service et que le gouvernement fédéral a déjà le pouvoir d'exiger que les chemins de fer satisfassent à ces conditions et fonctionnent adéquatement conformément à la Loi sur les chemins de fer.

Une étude récente parue dans la revue *Canadian Business* classait le CP parmi les 500 sociétés principales au Canada. Les faillites et les liquidations forcées d'exploitations agricoles sont à la hausse et l'on nous demande de croire que le pouvoir d'emprunt du CP est si limité que l'expansion de la capacité de transport sur la ligne principale ne pourra avoir lieu sans abolir le tarif du Nid-de-Corbeau.

Section B. Le gouvernement fédéral prétend que le tarif du Nid-de-Corbeau reçoit une part injuste de subventions. Au Canada, tous les types de transport sont subventionnés. Si l'on songe que le secteur ferroviaire couvre 82 p. 100 de ses dépenses, tandis que le secteur maritime n'en couvre que 20 p. 100, le secteur routier, 49 p. 100, et le secteur aérien, 32 p. 100, nous ne comprenons pas pourquoi le tarif du Nid-de-Corbeau est considéré comme une subvention injuste.

Le tarif du Nid-de-Corbeau est une subvention aussi légitime sur le plan national que sur le plan international. Chacun des principaux compétiteurs du Canada dans le commerce international du grain subventionne considérablement l'acheminement de son grain destiné à l'exportation et aucun n'a à l'acheminer vers les ports sur une aussi grande distance que l'ouest du Canada.

L'Argentine a éliminé tous les tarifs de transport payés par les agriculteurs. L'Australie est propriétaire de la plus grande partie de son système d'élevateurs à grain ainsi que des chemins de fer subventionnés et appartenant à l'État. Les États-Unis fournissent aux agriculteurs l'utilisation gratuite des voies d'eau intérieures. Ces pays reconnaissent que des subventions adéquates de transport sont essentielles à leurs exportations et sont avantageuses pour le secteur économique tout entier.

Section 3. Le gouvernement fédéral déclare que le tarif du Nid-de-Corbeau empêche l'expansion du traitement secondaire et celui du bétail dans les Prairies. Il y a de nombreux facteurs déterminants plus importants que le tarif du Nid-de-Corbeau, soit les marchés des viandes rouges additionnelles, la politique sur les céréales fourragères du pays, les politiques fédérales sur le commerce, la protection tarifaire de l'huile de colza japonaise, pour ne mentionner que ceux-là. Les modifications du tarif du Nid-de-Corbeau ne résoudront pas ces problèmes. L'élevage et le traitement secondaire ne croîtront pas automatiquement dans l'ouest du Canada avec le changement du tarif du Nid-de-Corbeau.

## [Texte]

• 1215

If the difference between the raw and the processed product is so critical, why has the flour industry moved out of western Canada? Flour moves at the same rate as does the raw product.

Section D. The federal government argues that our railways need to be compensated at levels which in our minds are unnecessarily high. The bill provided provision for the Crow gap. The \$612 million in the 1982 announcement includes a 35% return on equity before tax, 18% after tax. It included a 25% return to the railways on capital investment invested by governments within the rail system as well as their own money. It included a profit on branch-line maintenance which they have not done and a 22.5% return to fixed costs such as advertising, legal expenses, head office expenses. The bill has made some changes in this, but this is the basis that the bill was written on. We believe that these levels of compensation are unnecessarily high and any public contribution should be in the form of equity investment.

Section 4: what will it cost? Direct costs: the federal government has predicted that rates will increase by five times by the end of the decade. However, the federal government's own rules prohibit knowing what the cost will be. The 31.3 million tonne cap and the 1985-86 review leave the actual cost to producers uncertain, to say the least. We believe that 10 times Crow might be more accurate. At this level the average six-quarter-section farmer will pay an additional \$16,000, or \$8,000 at five times Crow. Dramatic increases in farm bankruptcies are an indicator that family farm incomes will not be able to survive such increases.

We emphasize the need to make any additional compensation to the railways is an arrangement between the Government of Canada and the railways, leaving the current Crow statute for the farmers in place. Furthermore, we cannot accept that the shortfall be paid to producers, but it should go directly to the railways.

B: production issue. The fact that the federal government has decided to impose a limit on the amount covered under the subsidy clearly indicates that the federal government's intention is to relieve itself of future responsibility for the movement of grain. Farmers do not accept, as Gilson stated, that most of the benefits of increased export volumes accrue to the producers and hence they should be expected to absorb most or all of the costs. We cannot understand why the federal government would discourage production at a time when Canada so badly needs grain for the balance of payments and the world so badly needs the food.

## [Traduction]

Si la différence entre le produit brut et le produit traité est si importante, pourquoi les producteurs de farine ont-ils quitté l'Ouest du Canada? Le prix de la farine s'aligne sur celui de la matière brute.

Partie D. Le gouvernement fédéral prétend que nos sociétés ferroviaires doivent recevoir des compensations qui, selon nous, sont excessives. Le projet de loi prévoit une compensation relative à la subvention du Nid-de-Corbeau. Le montant de 612 millions de dollars dont il était question dans le communiqué de 1982 comprend un taux de rendement des capitaux propres à 35 p. 100 avant impôt et de 18 p. 100 après impôt. Il comprenait également, pour les sociétés ferroviaires, un taux de rendement du capital investi de 25 p. 100 capital composé en partie de fonds publics. Cette somme tenait compte d'un profit au poste de l'entretien des voies de service qu'elles n'ont pas fait, ainsi qu'un taux de rendement de 22.5 p. 100 au chapitre des frais fixes, comme la publicité, les frais juridiques et les dépenses d'administration des sièges sociaux. Le projet de loi apporte certains changements en cette matière, mais c'est son fondement que nous contestons. Nous croyons que ces compensations sont exagérées et que le financement public devrait être sous forme de capitaux propres.

Partie 4: Combien cela va-t-il coûter D'abord, les coûts directs: le gouvernement fédéral a prédit que les tarifs vont quintupler d'ici la fin de la décennie. Pourtant, les propres règles du gouvernement fédéral nous empêchent de savoir ce qu'il en coûtera. Le plafond de 31.3 millions de tonnes à la perspective d'une révision du système en 1985-1986 laissent, pour dire le moins, les producteurs dans l'incertitude en ce qui a trait aux coûts réels. Nous pensons qu'il serait plus exact de dire que les tarifs seront 10 fois plus élevés à ce moment-là. À ce compte-là, l'agriculteur possédant une terre d'environ 1,000 acres devra déboursier \$1,600 de plus, ou \$8,000 de plus si le tarif du Nid-de-Corbeau ne fait que quintupler. La forte augmentation du nombre de faillites chez les agriculteurs nous montre que les entreprises agricoles familiales ne pourront survivre à une telle augmentation des coûts.

Nous insistons pour que toute compensation supplémentaire aux sociétés ferroviaires se fasse par une entente entre celles-ci et le gouvernement du Canada, sans toucher au tarif du Nid-de-Corbeau actuel. De plus, nous ne pouvons accepter que la compensation pour le manque à gagner soit accordé aux producteurs; elle devrait être accordée directement aux sociétés ferroviaires.

B: La production. En décidant de fixer une limite au montant visé par la subvention, le gouvernement nous montre clairement qu'il veut se libérer de sa responsabilité en matière de transport des grains. Comme M. Gilson l'a mentionné, les agriculteurs n'acceptent pas que la plupart des profits résultant de l'augmentation du volume des exportations aillent aux producteurs ou alors ils devraient assumer la majorité ou la totalité des coûts. Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement fédéral n'encourage pas la production à une époque où le Canada compte tellement sur le secteur céréalier pour améliorer la balance des paiements et où les habitants du monde ont tellement besoin de nourriture.



[Text]

C: loss of family farms and rural communities. It is clear through the Gilson report and subsequently in Bill C-155 that the federal government's intention is to shift the costs from government to the backs of producers and, secondly, to place a great deal of emphasis on efficiencies in the system, such efficiencies as rationalization in country elevator systems, larger country elevators, larger blocks of railway cars at one elevator spot and the use of solid or unit trains. Fewer country elevators and fewer branch lines will result from incentive use rates used to encourage such efficiencies.

Direct attacks on the Canadian Wheat Board are made by suggesting that the board be relieved of the responsibility for car allocation through the block shipping system. Such direct attacks, Mr. Chairman, are direct attacks on the family farm and on rural communities.

Section 5, Conclusion. In conclusion, Mr. Chairman, it is obvious that through Bill C-155 the federal government intends to make a major shift in responsibility from the federal government and the railways onto the backs of producers. The protection once offered to producers is being destroyed and replaced by a law that will ensure that the railways are rewarded generously. Farmers are to pay more for the movement of grain at a time when rising input costs and depressed grain prices threaten their future.

Hollow justifications that have been made for a Crow rate change simply do not stand up. We do not believe that this bill is intended to remove distortions in agriculture, nor that the railways need added revenue, nor that it is an unfair subsidy. The cost to farmers will be direct and will place great strains on many beginning farmers. Without the statutory protection once enjoyed, farmers' future will be uncertain.

In closing, Mr. Chairman, we urge the Transport committee to carefully consider the far-reaching ramifications of Bill C-155, that the committee represent the contribution of prairie agriculture to the national economy and that they would in turn choose not to recommend the short-term gain in exchange for long-term damage that would result from the implementation of Bill C-155.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Argue.

I would call upon the representative from the One Times Crow Association Incorporated, Mr. Eric Upshall.

I wonder if you would advise whether you are reading your brief or it is a summary.

**Mr. Upshall:** Thank you, Mr. Chairman.

Just before I start, I did not get a chance to introduce the other people at my table: Mr. Lloyd Johns, Mr. Vic Murray and Mrs. Noreen Johns.

[Translation]

C: Abandon d'exploitations agricoles familiales et décimation des communautés rurales. L'étude du rapport Gilson et du projet de loi C-155 révèlent clairement que le gouvernement fédéral a l'intention de faire porter le fardeau des coûts aux producteurs et qu'il veut insister sur l'efficacité du système, notamment par la rationalisation des réseaux d'élevateurs à grain en milieu rural, la construction de plus gros élévateurs, l'augmentation du nombre de wagons par train-bloc à l'élevateur et le recours aux trains-blocs. L'adoption de tarifs encourageant la prise de telles mesures fera diminuer le nombre d'élevateurs en milieu rural et le nombre d'embranchements.

La proposition visant à enlever à la Commission canadienne du blé la responsabilité de la répartition des wagons constitue une attaque directe envers cet organisme. Mais cette attaque, monsieur le président, est une attaque directe à l'endroit des entreprises agricoles familiales et des communautés rurales.

Partie 5: Conclusion. En conclusion, monsieur le président, il est évident que par son projet de loi C-155, le gouvernement fédéral a l'intention de faire porter son fardeau, et celui des sociétés ferroviaires, par les producteurs. Si le projet de loi est adopté, ces derniers ne recevront plus la protection qui leur était assurée tandis que les sociétés ferroviaires recevront une forte récompense. Les agriculteurs devront déboursier davantage pour faire transporter leur grain juste au moment où les coûts de production augmentent et où le prix du grain baisse.

Les faux arguments qu'on nous sert pour faire passer la modification du tarif du Nid-de-Corbeau ne tiennent tout simplement pas. Nous ne croyons pas que les auteurs de ce projet de loi veulent corriger les disparités dans le secteur de l'agriculture, ni que les sociétés ferroviaires ont besoin de revenus supplémentaires, ni que la subvention actuelle est injuste. Le fardeau sera porté directement par les agriculteurs et cela entraînera des conséquences très néfastes pour beaucoup d'exploitants agricoles nouvellement installés. Sans la protection que leur accordait la loi, les agriculteurs voient l'avenir avec incertitude.

En conclusion, monsieur le président, nous exhortons le Comité des transports de considérer attentivement les multiples répercussions de l'adoption du projet de loi C-155, de faire valoir la contribution du secteur agricole des Prairies à l'économie nationale et de se rendre compte que l'adoption de ce projet de loi équivaut à échanger un droit d'aînesse contre un plat de lentilles.

Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Argue.

Je donne maintenant la parole à M. Eric Upshall, qui représente la *One Times Crow Association Incorporated*.

Je voudrais savoir si vous allez lire votre mémoire ou nous en faire un résumé.

**M. Eric Upshall (représentant *One Times Crow Association Incorporated*):** Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, je voudrais vous présenter mes collègues: M. Lloyd Johns, M. Vic Murray et M<sup>me</sup> Noreen Johns.



## [Texte]

I have a short brief, but I will summarize it just to save time.

The One Times Crow Association Incorporated welcomes the opportunity to present its views to this committee. This grass-roots association pledges to oppose the abolition of the statutory Crow's Nest Pass freight rate and to take any appropriate countermeasures beneficial to farmers until our objectives are accomplished.

We are talking about efficient transportation systems. Bill C-155 jeopardizes the farmer's ability to maximize his efficiency because it introduces a cost that cannot be compensated for. The bill further proposes to keep the primary producer in a relatively weak and controlled position to maintain a cheap food policy.

The One Times Crow Association Incorporated policy is we reject any plan that removes the protection of the present statutory Crow rate for farmers. The government and the railroads have the obligation to ensure an adequate grain transportation system. Our association joins many other groups in proving that the proposed change to the present rate is not supported by consensus of western Canadians.

This bill ignores the principle of a statutory rate for grain which in turn provides the only constant cost protection for prairie grain producers. With the statutory nature of the rates and the economic benefit the nation as a whole gains from export sale of Canadian grain—approximately \$6.3 billion in 1981, which was about one-third of the total—it is not only appropriate but fundamentally necessary that the Government of Canada be responsible for the rail transportation of grain into export position. It becomes apparent that the western grain producer requires government policies which will enable him to compete effectively on the world market.

Bill C-155 removes the statutory rate for farmers. Such a proposal, in addition to ignoring the federal government's historic obligation, flagrantly ignores the economics of the farmer's ability to pay. Because world grain prices have been falling dramatically and because of steadily increasing input costs, the grain producer cannot afford to lose the protection of this rate. Indeed, the prairie grain producer cannot compensate for increased transportation rates. He cannot opt to abandon that cost as he can some of the inputs and he has no competitive advantages, options.

Bill C-155 indeed places the interests of the railways ahead of the economic interests of the agriculturally based prairie region and ultimately the nation as a whole. A 3% to 5% figure of return on investment for farmers, which is high, has made them much less than that and going broke. No guarantee on it; 20% of the railway guaranteed.

## [Traduction]

Notre mémoire est court, mais je vais le résumer pour gagner du temps.

*One Times Crow Association Incorporated* remercie le Comité de lui donner l'occasion de faire valoir son point de vue. Ce groupe populaire s'oppose à l'abolition du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et demande l'adoption de toute mesures avantageuses pour les agriculteurs jusqu'à ce que nos objectifs soient atteints.

Il est question de l'efficacité des réseaux de transport. Le projet de loi C-155 est un obstacle à la maximisation de l'efficacité des entreprises agricoles car il oblige les agriculteurs à assumer des frais sans les compenser. En outre, il maintiendra le producteur primaire dans une position de dépendance relative simplement pour empêcher l'augmentation du prix des denrées alimentaires.

*One Times Crow Association Incorporated* s'oppose à tout projet visant à la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau, qui protège les agriculteurs. Il incombe au gouvernement et aux sociétés ferroviaires d'assurer l'efficacité du réseau de transport des grains. Comme beaucoup d'autres groupes, nous soutenons que les modifications prévues au tarif actuel n'ont pas la faveur des habitants de l'Ouest du Canada.

Les auteurs du projet de loi ne tiennent pas compte du fait que le tarif statutaire représente la seule protection constante contre l'augmentation des coûts pour les producteurs céréaliers des Prairies. Étant donné que les tarifs sont statutaires et que l'exportation des céréales profite à tous les Canadiens—en 1981, les exportations de céréales ont contribué pour environ le tiers des exportations totales, soit 6.3 milliards de dollars—il est non seulement souhaitable, mais absolument nécessaire que le gouvernement du Canada soit responsable du transport ferroviaire des grains destinés à l'exportation. Il devient apparent que le producteur céréalier de l'Ouest doit avoir l'aide du gouvernement pour pouvoir maintenir une position concurrentielle dans le marché mondial.

Le projet de loi C-155, s'il est adopté, supprimera le tarif statutaire profitant aux agriculteurs. Ses auteurs, en plus de faire fi des responsabilités historiques du gouvernement fédéral dans ce secteur, montrent une ignorance flagrante de la situation financière des agriculteurs. Vu que le prix des céréales a connu une forte baisse dans le marché mondial et que les coûts de production ne cessent d'augmenter le cultivateur ne peut se passer de cette mesure de protection. En réalité, le producteur céréalier des Prairies n'est pas en mesure de contrebalancer l'augmentation des tarifs du transport. Il ne peut réduire ses coûts de transport, comme il peut le faire pour ses coûts de production; il part perdant.

En réalité, le projet de loi C-155 fait passer les intérêts des sociétés ferroviaires avant les intérêts économiques de la région des Prairies, qui est essentiellement agricole, et, à la limite, même avant les intérêts du Canada dans son ensemble. Les agriculteurs profitent d'un taux de rendement du capital investi beaucoup moins élevé que les 3 ou 5 p. 100 dont il est question et ils font faillite. On garantit aux sociétés ferroviaires un taux de rendement du capital investi de 10 p. 100 alors qu'on ne garantit rien aux agriculteurs.

## [Text]

The farmers of western Canada cannot accept any cap that places disincentives on production. It is paradoxical to set up a transportation policy which would supposedly provide for massive increases in grain movement, which would, of course, require massive production increases, then turn around and impose a disincentive on that production increase by charging more because of the increased production. Let us also be mindful that the cost to produce the last bushel of grain is more at the highest cost.

• 1225

In any legitimate transportation policy, federal subsidy must go directly to the railway. It is the only workable control over railway performance. Payments to producers would effect an unstable manipulation of the farming industry by the federal government.

Bill C-155 provides a guarantee to the railways that they will ultimately determine the destiny of the grain collecting and handling system in western Canada, as variable rates are built into the bill. Variable rates would restructure the country.

Two aspects of Bill C-155, the implementation of a Senior Grain Transportation Committee and the blended rate concept, are direct assaults upon the continued efficient and effective operation of the best grain marketing tool in the world—the Canadian Wheat Board.

In conclusion, we wish to state that the financial and sociological consequences of this bill on western Canadian farmers are unacceptable. This economic burden on the backs of prairie farmers would ultimately be felt throughout the economy of the nation. There is no doubt that the proposals advanced by the Minister of Transport for Canada to replace the statutory Crow rate are not supported by a consensus of western Canadians.

As members of this committee, if your conclusions recommend the implementation of this bill in any form, you will be taking away my livelihood. Look at me. My face represents hundreds of other people out there. I have been farming a few years, and so have many others. What do I do? When I change jobs, I do not go somewhere to look for another place. I leave my home, I leave my yard, I leave my farm.

It has been said one should not get emotional about it. It is a damned sight more of an emotional issue than has ever been here. Our Quebec friends—I do not know if you represent rural ridings—consider your people. If you are going to lose whatever percentage of them, what do you do with them? What do you teach your children about the democracy of the whole situation?

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, Mr. Upshall.

## [Translation]

Les agriculteurs de l'Ouest du Canada ne peuvent accepter l'imposition d'un plafond, qui est en fait un obstacle à la production. On élabore une politique des transports supposément pour créer une forte augmentation des mouvements des grains et donc, bien sûr, l'augmentation considérable de la production, alors qu'on freine cette production en augmentant les tarifs justement à cause de cette augmentation de la production; quel paradoxe! Rappelez-vous également que plus le coût de production est élevé, plus le dernier boisseau de grain coûte cher.

Dans toute politique de transport équitable, la subvention fédérale doit être versée directement au chemin de fer. C'est le seul moyen de contrôler la performance du chemin de fer. La verser aux producteurs aurait pour effet que le gouvernement fédéral déstabiliserait l'industrie agricole.

Le Projet de loi C-155 garantit aux chemins de fer qu'ils détermineront finalement le sort du système de collecte et de manutention du grain dans l'Ouest du Canada car il comprend des taux variables. Ces taux variables restructureraient le pays.

Deux aspects du Projet de loi C-155 qui sont la création du comité supérieur du transport du grain et le concept des taux mélangés constituent des menaces directes à l'efficacité continue de l'exploitation du meilleur outil de commercialisation du grain du monde—la Commission canadienne du blé.

En conclusion, nous souhaitons indiquer que les conséquences financières et sociologiques de ce projet de loi sur les cultivateurs de l'Ouest du Canada sont inacceptables. Ce fardeau économique imposé aux cultivateurs des Prairies serait finalement répercuté sur toute l'économie du pays. Il est certain que les propositions faites par le ministre des Transports visant à ce que le Canada remplace le tarif légal du Nid-de-Corbeau ne sont pas approuvées par l'ensemble des Canadiens de l'Ouest.

En votre qualité de membres de ce Comité, si dans vos conclusions vous recommandez que ce projet de loi soit adopté, vous allez supprimer mes moyens d'existence. Regardez-moi. Mon visage représente celui de centaines d'autres personnes qui vivent par ici. Je suis cultivateur depuis quelques années, comme de nombreuses autres personnes. Qu'est-ce que je ferais? Si je dois changer d'emploi, je ne vais pas quelque part pour en trouver un autre, je quitte mon foyer, je quitte ma cour, je quitte mon exploitation agricole.

On a dit qu'il ne fallait pas éprouver d'émotions à ce sujet. Cette question est beaucoup plus importante que n'importe quelle question émotive que nous ayons jamais dû étudier. Amis québécois—je ne sais pas si vous représentez des circonscriptions rurales—pensez à vos concitoyens. Si vous en perdez n'importe quel pourcentage, qu'allez-vous faire avec eux? Qu'enseignez-vous à vos enfants sur le sens démocratique de toute cette affaire?

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, monsieur Upshall.



[Texte]

I will now call on Mr. George Tweedie, Treasurer of the Macrorie Crow Committee. You might advise us whether or not you are reading your brief or whether it is a summary.

**Mr. Farden:** Mr. Chairman, I am the Chairman of the Macrorie Crow Committee. We are electing to shorten our brief, but read it.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Are you Mr. Tweedie?

**Mr. Farden:** I am Eric Farden, the chairman. This is Mr. Tweedie.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Farden, thank you very much. Go ahead.

**Mr. Farden:** Now, as well as being a farmer—both of us are farmers, and I raise cattle as well as grain—I am also a chartered accountant. I see the incomes of about 700 farms and businesses throughout the year, all dependent on farming. So I can tell you what effect it is going to have not only on farms, but also on the businesses of western Canada.

Mr. Pepin has been asking organizations to tell the committee what the western farmer really wants, but we feel it is about time the farmer himself had a say in what is going to happen to his livelihood.

We are saying what is all this talk of having to drastically increase the capacity of the railroads in order to handle all the grain that we are going to produce? Some say that unless we help to fix up those railroads, the railroads will not be able to haul all our grain. Well, up to now we have not thrown away very much of it. The only time we ever did so was the last time that Dr. Gilson had anything to do with our farms; that was the year that he helped dream up a year they called the lift year. There have been far too few years over the lifetime of the farms in western Canada when we stored grain from one year to the next. We have had more trouble growing it than we have had selling it, even though every time we step into the field we do so with the purpose of raising a 50-bushel-an-acre crop.

The times that we have had difficulty getting our grain sold have not been because of the lack of railway capacity. It is because of the strikes on the railroads. It is because of the lack of selling the grain. But we have not heard Mr. Pepin say he is going to do anything to guarantee performance in the parts that really affect us.

Thank you.

**Mr. Tweedie:** I am George Tweedie, and I am the treasurer. We are alternating our brief, reading it together.

They tell us if they get rid of the Crow rate, we would have a 15-bushel quota by February. Now, if you summerfallow half of your acreage each year, that means a quota of 30 bushels per seeded acre. Since the long-time average of production is still only 27 bushels an acre, a 15-bushel quota

[Traduction]

Je vais maintenant donner la parole à M. George Tweedie, trésorier du *Macrorie Crow Committee*. Vous pouvez nous dire si vous lisez votre mémoire ou si ceci est un résumé.

**M. Farden:** Monsieur le président, je suis le président du *Macrorie Crow Committee*. Nous choisissons de raccourcir notre mémoire mais de le lire.

**Le président suppléant (M. Neil):** Êtes-vous monsieur Tweedie?

**M. Farden:** Je suis Eric Farden, le président. Voici M. Tweedie.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Farden, merci beaucoup. Commencez.

**M. Farden:** Voici, tout en étant un cultivateur—nous sommes tous les deux cultivateurs et j'éleve du bétail et je cultive du grain—je suis aussi comptable agréé. Je vois des bénéfices annuels d'environ 700 exploitations agricoles et commerces qui dépendent tous de l'agriculture. C'est pourquoi je peux vous dire quel effet cela aura non seulement sur les exploitations agricoles mais également sur les commerces de l'Ouest du Canada.

M. Pepin a demandé à des organismes de dire au Comité ce que les cultivateurs de l'Ouest veulent réellement et nous pensons qu'il est temps que le cultivateur ait un mot à dire dans ce qui va arriver à ses moyens d'existence.

Nous disons: qu'est-ce que tout ce tapage à propos de l'augmentation importante de la capacité de transport des chemins de fer pour qu'ils puissent transporter tout le grain que nous allons produire? Certains disent qu'à moins que nous ayons à améliorer ces chemins de fer, ils ne seront pas capable de transporter tout notre grain. Eh bien, jusqu'à présent nous n'en n'avons pas jeté beaucoup. La dernière fois que nous l'avons fait était la fois que le dr Gilson s'est occupé de nos exploitations; c'était l'année qu'il a aidé à imaginer, une année qu'ils ont appelée l'année de l'augmentation. Il y a eu beaucoup trop peu d'années depuis que des exploitations agricoles existent dans l'Ouest du Canada au cours desquelles nous avons stocké du grain d'une année à l'autre. Nous avons eu plus de mal à le faire pousser qu'à le vendre malgré que chaque fois que nous pénétrons dans les champs, nous le faisons dans le but de récolter 50 boisseaux à l'acre.

Lorsque nous avons éprouvé des difficultés à vendre notre grain, cela n'a pas été causé par l'insuffisance de la capacité du chemin de fer. Cela a été à cause des grèves des chemins de fer. Ce n'est pas parce que le grain n'avait pas été vendu. Mais nous n'avons pas entendu M. Pepin dire qu'il va faire quelque chose pour garantir la performance dans les parties qui nous affectent réellement.

Merci.

**M. Tweedie:** Je suis George Tweedie et je suis le trésorier. Nous échangeons nos mémoires et les lisons ensemble.

Ils nous disent que s'ils suppriment le tarif du Nid-de-Corbeau, nous aurons un quota de 15 boisseaux en février. Alors, si vous laissez en jachère la moitié de votre surface chaque année, cela signifie un quota de 30 boisseaux par acre ensemencé. Parce qu'à long terme, la production moyenne



[Text]

by February would clean out most farmers; then what would we have to sell for the rest of the season? This year, despite a very large crop in 1982, we will see most bins empty by the end of July. Why then do we need more railway capacity?

We have seen it take 30 years to get our average production up from 22 bushels an acre to 27. They tell us we have to improve the railway to get ready for a 10% increase in grain production in the next 7 years. If it took 30 years to get production up by 5 bushels an acre, how can we have a 3-bushel increase in just 7 years? If our freight rates are increased so there is less money to spend on fertilizer and chemicals, we will not reach that goal of 30 bushels an acre by 1990. If the capacity of the railways has to be increased, it will not be because of the requirement for it from the agricultural sector.

**Mr. Farden:** If the feed grain is going to cease moving east and be fed to a larger livestock industry in the west instead, then what is this talk about the farmers needing more railway capacity? If the capacity of the railway has to be increased, then let it be paid for by those who are going to use it: the potash companies, the coal companies, the lumber companies . . . —all those companies who have been lobbying the government to get the farmer and the taxpayer to pay for improving the railways. Fix up the railways if you wish, but do not send us the bill. We are not the ones who are asking to have the railways improved.

This year, despite one of the largest crops ever, the railways have proved very conclusively that they can move every bushel of grain we can produce. By the manner in which they are rushing about to haul it, it is quite obvious they are not losing money on it, or they would not be asking to haul it.

**Mr. Tweedie:** We have been told that the west would prosper if the Crow rates were abolished. The United States of America have not been burdened by a Crow rate. Why then have our neighbours to the south, in the U.S. midwest, not prospered better than we?

**Mr. Farden:** There has been a lot of talk about giving the livestock producer an acreage payment to cover the freight costs that he does not pay on the grain he feeds to the cattle. Now that is the first time we are going to be reimbursed for an expense we have not had. We do not want you to pay us an acreage payment to make up for some Crow benefit that our cattle do not get. We want you to help solve the problems for the livestock producer, but not that way.

**Mr. Tweedie:** You are not going to solve the problems of the livestock industry by changing the freight rates on grain. Solve the problems of the livestock industry separately, on their own. Goodness knows, we have waited too long for that already. But

[Translation]

n'est encore que de 27 boisseaux à l'acre, un quota de 15 boisseaux en février représenterait la récolte de la plupart des cultivateurs; alors, que vous resterait-il à vendre pendant le reste de la saison? Cette année, malgré que la récolte ait été très bonne en 1982, nous verrons que la plupart des silos seront vides à la fin de juillet. Pourquoi alors avons-nous besoin d'augmenter la capacité du chemin de fer?

Nous avons vu qu'il faut trente ans pour faire passer notre production moyenne de 22 à 27 boisseaux à l'acre. Ils nous disent qu'ils doivent améliorer le chemin de fer pour être prêts à transporter 10 p. 100 de plus de grain au cours des sept prochaines années. S'il a fallu trente ans pour faire augmenter la production de 5 boisseaux à l'acre, comment pourrions-nous la faire augmenter de 3 boisseaux en seulement sept ans? Si nos frets sont augmentés ainsi, il restera moins d'argent pour acheter des engrais et des produits chimiques; nous n'atteindrons pas le but de 30 boisseaux à l'acre en 1990. Si la capacité des chemins de fer doit être augmentée, ce n'est pas parce que le secteur agricole le demande.

**M. Farden:** Si le grain de provende n'est plus transporté vers l'est et sert à nourrir un plus grand nombre de bestiaux à la place, dans l'Ouest, pourquoi dire que les cultivateurs ont besoin que le chemin de fer augmente sa capacité? Si la capacité du chemin de fer doit être augmentée, il faut que cela soit payé par ceux qui vont l'utiliser; les compagnies de potasse, les compagnies de charbon, les compagnies de bois—toutes ces compagnies qui ont exercé des pressions sur le gouvernement pour que le cultivateur et le contribuable paient l'amélioration des chemins de fer. Améliorez les chemins de fer si vous voulez, mais ne nous envoyez pas la facture. Nous ne sommes pas ceux qui demandent que les chemins de fer soient améliorés.

Cette année, malgré que la récolte ait été une des plus grosses, les chemins de fer ont prouvé d'une manière concluante qu'ils peuvent transporter tout le grain que nous pouvons produire. D'après leur façon de se précipiter pour le transporter, il est tout à fait évident qu'ils n'y perdent pas d'argent ou ils ne demanderaient pas à le transporter.

**M. Tweedie:** On nous a dit que l'Ouest prospérerait si le tarif du Nid-de-Corbeau était aboli. Les États-Unis d'Amérique ne se sentent pas embarrassés d'un tarif du Nid-de-Corbeau. Pourquoi alors nos voisins du sud, dans le midwest américain, n'ont-ils pas prospéré plus que nous?

**M. Farden:** On a beaucoup parlé de donner aux éleveurs une subvention à l'acre pour couvrir le fret qu'ils ne paient pas sur le grain qu'ils donnent à leurs bestiaux. Eh bien, c'est la première fois que nous allons être remboursés d'une dépense que nous n'avons pas faite. Nous ne voulons pas que vous versiez une subvention à l'acre pour compenser un certain avantage découlant du tarif du Nid-de-Corbeau que nos bestiaux n'ont pas. Nous voulons que vous nous aidiez à résoudre les problèmes de l'éleveur de bétail, mais non pas de cette façon.

**M. Tweedie:** Vous n'allez pas résoudre les problèmes de l'élevage en modifiant les taux de fret du grain. Résolvez séparément les problèmes de l'industrie de l'élevage, à ses frais. Dieu le sait nous attendons cela depuis beaucoup trop long-

[Texte]

do not tell us you are going to do it by taking away the Crow rates.

If you take away the Crow freight rates, we will not be using the railways as much as we used to. If you increase our freight costs by fivefold by the year 1990, the cost of shipping 12,000 bushels of grain from our delivery point will go up from \$1,700 a year to \$8,500. That means an average farmer with an average crop would have \$6,800 less a year to spend on fertilizer or chemicals or new machinery or items for his own living. In just 10 years, that will be \$68,000 less to spend.

At our local elevator, we ship 800,000 bushels of grain a year. Up to now, it has cost us \$112,000 for freight in a season. Mr. Pepin says that by 1990 that figure is going to be \$560,000, or about \$450,000 more each year than it used to be. That is going to be a pile of money going to the railways instead of where it used to go.

**Mr. Farden:** Our automotive industry in Canada is already hurting, as are farm machinery manufacturers. By the time the results of the Pepin plan work their way through the economy, the impact on these two industries alone will be shattering.

Much of the machinery on our farms is almost new. We have no need to buy more for several years to come. Much of that machinery has been bought to reduce our income taxes. If you are going to wipe out our income, there is not going to be any need to buy that machinery. So if you were worried about unemployment in your factories before down east, maybe you had better start worrying about more unemployment coming up. They can play CP railway man commercials on the radio until the cows come home, but it is not going to make us rush out to put more money into the coffers of the railways.

**Mr. Tweedie:** Instead of crop production increasing, it is going to be going down, because we are going to spend less on fertilizer and less on chemicals. So you had better start worrying about unemployment in those industries as well.

• 1235

Most particularly, if Mr. Pepin is going to put a ceiling on the amount of grain that is protected under his new statute, what is the point of producing more in order to have our cost of freight go even higher? If we are going to produce less, then why should we be paying to improve a railway that we will be using less than we did before?

**Mr. Farden:** Mr. Pepin has said that he wants to put us back in that same relationship between grain and freight rates that we had when wheat was \$1.25 a bushel and freight was 14¢, or just about 10% of the selling price. We can assure you that we are not too happy about the prospect of giving the railway 10%

[Traduction]

temps, mais ne nous dites pas que vous allez le faire en supprimant le tarif du Nid-de-Corbeau.

Si vous supprimez le tarif du Nid-de-Corbeau, nous n'utiliserons pas les chemins de fer autant que nous le faisons. Si vous multipliez par 5 le coût du fret en 1990, le coût de l'expédition de 12,000 boisseaux de grain à partir de notre point de livraison augmentera de \$1,700 par an et sera de \$8,500. Cela signifie qu'un cultivateur moyen ayant une récolte moyenne aurait \$6,800 de moins à dépenser par an pour acheter des engrais, des produits chimiques, de la machinerie neuve ou ce qu'il lui faut pour vivre. En dix ans seulement, cela fera \$68,000 de moins à dépenser.

A partir de notre élévateur local, nous expédions 800,000 boisseaux de grain par an. Jusqu'à présent, cela nous avait coûté \$112,000 en fret au cours d'une saison. M. Pepin dit qu'en 1990, ce montant sera de \$560,000, soit environ \$450,000 de plus chaque année qu'auparavant. Cela fera un tas d'argent qui sera versé aux chemins de fer au lieu d'être versé à ceux qui le recevaient antérieurement.

**M. Farden:** Au Canada, l'industrie de l'automobile souffre déjà, comme les constructeurs de machinerie agricole. Au moment où les résultats du plan Pepin se feront sentir dans toute l'économie, leur impact sur ces deux industries seules sera fracassant.

La plus grande partie de la machinerie de nos exploitations agricoles est presque neuve. Nous n'aurons pas besoin d'en acheter pendant plusieurs années. Une grande partie de cette machinerie avait été achetée pour diminuer nos impôts sur le revenu. Si vous supprimez nos revenus, nous n'aurons plus besoin d'acheter cette machinerie de sorte que si vous vous faisiez du souci avant, à propos du chômage dans vos usines de l'est, vous feriez peut-être mieux de commencer à vous faire du souci à propos de l'augmentation du chômage qui va se produire. Ils peuvent diffuser des commerciaux du chemin de fer Canadien Pacifique jusqu'à ce que les vaches rentrent chez elles, mais cela ne nous fera pas nous précipiter pour faire entrer plus d'argent dans les coffres des chemins de fer.

**M. Tweedie:** Au lieu d'une augmentation de la récolte, nous aurons une diminution, parce que nous allons dépenser moins d'argent pour acheter des engrais et des produits chimiques. Alors, vous feriez mieux de commencer à vous faire du souci à propos du chômage dans ces industries également.

Et plus particulièrement, si M. Pepin impose des restrictions sur la quantité de grain protégée en vertu de la nouvelle loi, pourquoi augmenteriez-vous notre production si nous devons payer encore plus pour le transport. Et si nous produisons moins, pourquoi devrions-nous payer l'amélioration d'un réseau de chemin de fer dont nous nous servirions moins qu'avant?

**M. Farden:** M. Pepin a dit qu'il désirait rétablir le rapport grain/tarif de transport qui existait lorsque le blé se vendait \$1.25 le boisseau et le coût du transport était de 14¢ le boisseau, soit environ 10 p. 100 du prix de vente. Nous vous assurons que nous ne sommes pas très heureux à la perspective



[Text]

of our gross income. On rented land we will be giving the landlord another one-third. What is left to pay our expenses and give us payment for our work?

Through the 50s and the 60s, when we had that relationship that Mr. Pepin talks about and admires, the farmers' net incomes were at a low level and many paid no tax at all in those years. I sat day after day filling out tax returns through the 50s and 60s for farmers and for businessmen in the west, and there was no tax, no tax, no tax, because there was no income. Now, is that what Mr. Pepin wants for us again?

**Mr. Tweedie:** Mr. Pepin is quite concerned about the losses to the railways, if there really are losses. If the railways did their accounting the way farmers have to, maybe the losses would disappear. It is obvious from the agreements drawn by our forefathers that the revenues of the railways from all sources were to be considered as a unit, with any shortfall from grain being covered by the revenues from other sources.

**Mr. Farden:** As a chartered accountant, I can tell you that if you want to departmentalize a statement of profit and loss in such a way as to show a profit in one department and a loss in another, it is not difficult. If I can do it, I can assure you that the accountants for the railways can do it. If you do not know where to look to see where they have padded it, I can soon tell you where to look to see where they have padded it.

Now, we have to sit down to look and see what is the real investment of the railway. The taxpayers of Canada paid for much of that original cost. We have paid for repairs to boxcars; we have paid for the whole of hopper cars; we have paid for upgrading the rail lines; we have paid annual subsidies to the railways. The railways have supplied engines and the manpower to move the grain. If the farmer had to supply only a tractor and a driver and the taxpayers of Canada supplied the rest of the machinery, it would be a pretty inefficient farmer that could not make a go of it.

**Mr. Tweedie:** Down through the years, when farmers got into difficulty they were told to get more efficient. If our efficiency was no better than that of the railways we would not be worrying about getting our grain to market because there would not be any grain to haul.

The figure of 20% to 24% has been suggested as a reasonable return on investment for the railways. We can assure you that there is not a farmer in the whole of western Canada who would not be delighted with half of that. And who is going to worry about the rate of return on his investment if much of his profit is confiscated for the benefit of the railway?

**Mr. Farden:** We feel that the whole process of grain transportation reform has been orchestrated solely for the purpose of getting more money out of the farmers for improving the railways, in order to benefit the other industries and for

[Translation]

de donner 10 p. 100 de notre revenu brut aux sociétés ferroviaires. Les agriculteurs qui exploitent des terres louées devront également donner le tiers de leur revenu brut au propriétaire. Quelle somme leur restera-t-il pour payer les autres dépenses et se payer eux-mêmes.

Au cours des années 1950 et 1960, au moment où le rapport dont parle M. Pepin existait, les revenus nets des agriculteurs étaient faibles et très souvent non imposables. Au cours de cette période, j'ai fait des rapports d'impôt pour des agriculteurs et pour des hommes d'affaire de l'Ouest, et ces personnes ne payaient aucun impôt parce qu'ils n'avaient aucun revenu. M. Pepin désire-t-il retrouver cette situation?

**M. Tweedie:** M. Pepin se soucie des pertes des sociétés ferroviaires, si réellement celles-ci subissent des pertes. Si les sociétés ferroviaires faisaient leur comptabilité de la même façon que les agriculteurs, il n'y aurait peut-être aucune perte. D'après les accords conclus par nos ancêtres, il est évident que les revenus de toutes sources des sociétés ferroviaires devaient être considérés dans l'ensemble, ce qui permettrait de compenser les pertes du transport du grain par les revenus des autres sources.

**M. Farden:** À titre de comptable agréé, je peux vous dire que si vous désirez établir un compte de profits et pertes, il n'est pas difficile d'inscrire des profits dans un poste et des pertes dans un autre. Si je connais les moyens de le faire, je vous assure que les comptables des sociétés ferroviaires le peuvent également. Si vous ne savez pas repérer les chiffres gonflés, je peux très facilement vous les montrer.

Nous devons déterminer l'investissement réel des sociétés ferroviaires. Les contribuables du Canada ont assuré une grande partie des coûts initiaux. Nous avons payé les réparations des wagons couverts, nous avons payé tous les wagons-trémies; nous avons payé pour l'amélioration des voies ferrées et nous avons payé pour les subventions annuelles aux sociétés ferroviaires. Celles-ci ont fourni les locomotives et la main-d'œuvre nécessaires au transport du grain. Si les agriculteurs ne devaient fournir qu'un tracteur et un conducteur et que les contribuables du Canada fournissaient le reste des machines, même les agriculteurs les moins compétents pourraient réussir.

**M. Tweedie:** De tout temps, lorsque les agriculteurs ont eu des difficultés, on leur disait d'augmenter leur efficacité. Si notre rendement n'était pas supérieur, à celui des sociétés ferroviaires, nous ne nous préoccuperions pas de l'expédition de notre grain vers les marchés puisque nous n'aurions rien à faire transporter.

L'on a proposé de fixer le taux des revenus de placement des sociétés ferroviaires de 20 à 24 p.100. Nous pouvons vous assurer qu'il n'y a pas un seul agriculteur de tout l'Ouest canadien qui ne serait pas enchanté d'avoir un revenu de placement de la moitié de cette somme. Quel agriculteur s'inquiètera du taux de revenu de ses placements si une grande partie de ses profits sont destinés aux sociétés ferroviaires?

**M. Farden:** Nous croyons que tout le processus de réforme du transport des grains a été organisé dans le but unique d'obtenir plus de fonds des agriculteurs en vue d'améliorer les services ferroviaires, de favoriser les autres industries et



[Texte]

the short-term effect on the economy which would come from rebuilding the railway. But any positive effects on the economy which would come from that spending spree would be short-lived.

After the double-tracking is complete, after the other improvements have been made, we will be left with an economy on the Prairies that has been completely demoralized. The businesses that used to wait for the farmer to get his Wheat Board payment or for the next quota, when he would begin to spend again, need wait no longer. Not only will the eastern manufacturers find that the western markets have deteriorated, but the western businesses will find that their markets have become permanently depressed.

**Mr. Tweedie:** There is an alternative.

**Mr. Farden:** Since we have paid already for much of the original cost of the railways, for much of the grain transportation equipment, and for much of the improvements to the rail lines, it is not much of a step to nationalizing the rail beds. Nationalize the rail beds and leave the CN and the CP to operate their trains on government-owned lines, just as we drive our cars on highways that are owned by the government. The rail beds should be available to any hauler, just as our highways and airports, our harbours and our canals are available to any commercial transport.

Why should the railway that was intended to unite Canada from coast to coast be the only transportation medium that is not owned and controlled by the taxpayers? If our highways and our airports had been built and paid for by taxpayers and then turned over to commercial enterprises to be operated as monopolies, those railways and those highways, the canals and the harbour authorities would be in the same circumstances as our railways are today.

**Mr. Tweedie:** There is no need to eliminate the Crow rate. There is no need for taxpayers to spend enormous amounts of money to add to the assets of the railways and get nothing in return but the certainty of forever being asked to add to the coffers of the railways, again and again. There is no need for taxpayers to spend enormous amounts of money to make our transportation system in Canada that much more efficient. We have one of the more efficient transportation systems in the world today, if only the management of the railways were prepared to get to work and manage it.

**Mr. Farden:** Mr. Chairman, members of the committee, thank you for hearing our brief. We hope that when it comes time for you to vote on this issue you will remember what we had to say today. We can assure you that when it comes time for us to vote on your performance a year from now, we will remember very clearly what you have decided to do with the Crow's Nest Pass freight rates.

Thank you.

[Traduction]

d'influer, à court terme, sur l'économie. Mais, ce genre d'essai positif sur l'économie serait de courte durée.

Dès que les voies doubles auront été aménagées et que les autres améliorations auront été effectuées, l'économie des Prairies restera chancelante. Les commerces qui avaient l'habitude d'attendre que les agriculteurs reçoivent leurs versements de la Commission du blé ou le contingentement suivant et recommencent à dépenser n'auront plus besoin d'attendre. Non seulement les fabricants de l'Est se rendront compte que les marchés de l'Ouest se sont détériorés, mais les commerces de l'Ouest se rendront compte que les marchés sont en situation de crise permanente.

**M. Tweedie:** Il y a une autre solution.

**M. Farden:** Puisque nous avons déjà payé une grande partie des coûts initiaux des sociétés ferroviaires, une grande partie de l'équipement de transport des grains et une grande partie des améliorations des voies ferrées, il n'y a pas un grand pas à faire pour nationaliser les voies ferrées. Nationalisons les voies ferrées et permettons au CN et au CP d'utiliser leurs grains sur les voies du gouvernement, tout comme nous conduisons nos voitures sur les routes du gouvernement. Les voies ferrées devraient être accessibles à tout transporteur, comme les routes, les aéroports, les ports et les canaux servent à tout type de transport commercial.

Pourquoi le chemin de fer dont le but était de faciliter la communication au Canada d'un océan à l'autre constituerait-il l'unique mode de transport qui n'est pas la propriété des contribuables et contrôlé par eux. Si les routes et les aéroports avaient été payés par les contribuables et avaient été ensuite passés aux entreprises commerciales qui en auraient eu le monopole, les responsables des routes, des canaux et des ports se retrouveraient dans la même situation que se retrouvent actuellement les responsables des sociétés ferroviaires.

**M. Tweedie:** Il n'est pas nécessaire d'éliminer le tarif du Nid-de-Corbeau. Il n'est pas nécessaire que les contribuables dépensent d'énormes sommes d'argent pour augmenter l'actif des sociétés ferroviaires, et qu'en retour, ils ne reçoivent que la certitude d'être tenus d'augmenter les fonds des sociétés ferroviaires à perpétuité. Il n'est pas nécessaire que les contribuables soient tenus de donner d'énormes sommes d'argent en vue d'augmenter l'efficacité de notre système de transport au Canada. Nous jouissons d'un des systèmes de transport les plus efficaces dans le monde actuellement; il faut uniquement que les directeurs des sociétés ferroviaires se mettent au travail.

**M. Farden:** Monsieur le président, membres du Comité, merci d'avoir accepté d'entendre notre mémoire. Nous espérons qu'au moment où vous passerez au vote vous vous souviendrez de nos recommandations. Nous vous assurons qu'au moment des élections de l'an prochain, nous nous souviendrons très nettement de vos décisions au sujet des tarifs de transport de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Merci.

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen.

I would now call on Mr. Orville Amyotte, the spokesman for the Action Group for Crow Retention, please. I would like you to advise whether you intend on reading your brief or presenting a summary, please.

**Mr. Orville Amyotte (Spokesman for Action Group for Crow Retention):** Orville Amyotte here.

First of all, I would like to thank the members of the committee for appearing here before us in the west. I know you people are tired. You have to be patient. You have put in long hours listening to all these views that are oftentimes repetitious, but I would like to think that you people are being fairly well remunerated for your time, nevertheless, while a lot of us have put in equally long hours at absolutely no remuneration.

For this reason, I would like to make a comment about the presentation of our brief, which we made when we were in Ottawa this spring. I would like to congratulate you. Most of you we met personally. We found you all to be very receptive and we were really impressed with the sincerity with which you listened to us.

J'aimerais dire à nos députés du Québec, à M<sup>me</sup> Côté, surtout, que j'ai rencontrée personnellement, et à M. Tessier également, que j'ai remarqué votre sincérité quand vous avez écouté ma présentation surtout, et j'espère que lorsque vous allez faire vos recommandations à Ottawa, vous allez tenir compte de nos opinions, et ce de façon sincère aussi.

I would also like to say, Mr. Chairman, that since we have a follow-up to the initial brief we made in Ottawa this spring, we would request that we present our brief, if you will, last. I expect it will take some time.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** How long do you expect it will take, Mr. Amyotte?

**Mr. Amyotte:** Our presentation as such I do not think would be that long—perhaps 20 minutes or so. But I anticipate quite a few questions from you people on the committee.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I would like some guidance from the members of the committee. We do have a time problem. We have one more witness before we start our 2.00 o'clock hearings. I would be happy to have comments from members of the committee. If it is going to take 20 minutes for this particular brief... we are running very close to our time schedule.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I do not think the group which is before us now should be penalized because we overextended our time to His Honour, Mr. Justice Emmett Hall. I think we did that in a conscious effort because we recognized the importance of his submission.

I think if we find ourselves running a little late, so be it. It is a foregone conclusion that we will not be breaking for lunch but will be sitting right through. There are, from time to time,

[Translation]

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup; messieurs.

Je demanderais maintenant à M. Orville Amyotte, le porte-parole du groupe de pression pour le maintien des tarifs de la Passe du Nid-de-Corbeau, de prendre la parole. S'il vous plaît, dites-nous si vous avez l'intention de lire votre mémoire ou de présenter un résumé.

**M. Orville Amyotte (porte-parole du groupe de pression pour le maintien des tarifs du Pas du Nid de-Corbeau):** Je m'appelle Orvaile Amyotte.

J'aimerais d'abord remercier les membres du Comité de s'être rendus dans l'ouest. Je sais que vous êtes fatigués. Vous devez être patients. Vous passez de longues heures à écouter des commentaires qui sont fréquemment répétitifs, mais je crois que vous êtes relativement bien rémunérés pour votre tâche; parmi nous, de nombreuses personnes ont consacré un aussi grand nombre d'heures sans recevoir aucune rémunération.

Pour cette raison, j'aimerais faire un commentaire au sujet de la présentation de notre mémoire à Ottawa, au printemps. Je tiens à vous féliciter. La majorité d'entre vous nous ont été présentés personnellement. Vous avez été très réceptifs et nous avons réellement été marqués par votre sincérité au cours de la présentation.

I would like to say to our members of the province of Québec, particularly to Mrs. Côté, whom I met personally, that I noticed your sincerity especially during my presentation; I hope that when you make your recommendations to Ottawa, you will consider our views in an equally sincere way.

Monsieur le président, j'aimerais également dire que puisque notre mémoire complète celui qui a été présenté à Ottawa au printemps, nous aimerions vous en faire part les derniers, si vous le permettez. Je crois qu'il nous faudra assez de temps.

**Le président suppléant (M. Neil):** Combien de temps vous faudra-t-il, monsieur Amyotte?

**M. Amyotte:** Il ne nous faudra pas trop de temps pour la présentation, même—environ 20 minutes. Je prévois cependant que les membres du Comité voudront nous poser quelques questions.

**Le président suppléant (M. Neil):** J'aimerais que les membres du Comité me conseillent. Nous avons un problème de temps. Nous devons entendre un autre témoin avant de commencer les témoignages de 14 heures. J'accueillerais volontiers les commentaires des membres du Comité. S'il nous faut 20 minutes pour ce mémoire particulier, le temps prévu ne suffira pas.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne crois pas que le groupe qui doit faire sa présentation devrait être pénalisé parce que son honneur, M. le juge Emmett Hall a pris trop de temps. Nous lui avons accordé cette période parce que nous nous rendions compte de l'importance de sa présentation.

Je crois que nous devrions continuer même si nous sommes un peu en retard. Il est déjà évident que nous ne pourrions pas nous arrêter pour déjeuner, mais que nous devons continuer.



[Texte]

occasional breaks which develop when we can get through a brief a little earlier than expected, so I would implore you to give the group the time they need, and hopefully we can make up for the time a little later on.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** That would be acceptable to this side of the House if the other witness to follow is in agreement to go first and have this witness go last.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Are the representatives for the Research Action Education Centre prepared to proceed now and let the Action Group for Crow Retention be last? Any objection?

**Dr. Robert Stirling (Research Action and Education Centre):** The questions would come after all the presentations?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** That is right.

**Mr. Stirling:** The same format.

**Mr. Flis:** As the previous witness just mentioned, there probably will be a lot of questions, and the committee finds that the most helpful. The briefs are helpful also but we have them, we read them, we know the position. But a lot can be drawn out in the questioning. So if you can cut your minutes to 10 minutes, that would give us an additional 10 minutes for questioning.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** So it is agreed that we will now hear from the spokesman for the Research Action and Education Centre, who I understand is Dr. Robert Stirling.

• 1245

Dr. Stirling, please.

**Mr. Stirling:** Mr. Chairman, two of us will be presenting. Don Mitchell will begin and I will follow.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Very good.

**Mr. Don Mitchell (Research Action and Education Centre):** Mr. Chairman, my name is Don Mitchell. I am an agricultural producer but not a grain producer, and I have been involved in research and activity on agricultural issues for the past 15 years. Dr. Stirling is a sociology instructor at the University of Regina and is the main author and provided most of the research base for our brief, and he will be presenting some summary points of the brief. Wayne Amiss is a grain producer and a member of the RAE Centre from the Oxbow District.

The RAE Centre is not, like other groups appearing before you at this time, a single-issue organization, nor are we a mass membership organization. We are people involved in agricultural production in the main—farmers, working people who

[Traduction]

Parfois, nous pouvons épargner du temps lorsque la présentation d'un mémoire est moins longue que prévue; je vous demande donc d'accorder le temps nécessaire au groupe et j'espère que nous pourrions reprendre le temps perdu un peu plus tard.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Flis, qu'en pensez-vous?

**M. Flis:** Je crois que nous serons d'accord si le témoin qui devait suivre accepte de passer le premier.

**Le président suppléant (M. Neil):** Les représentants du *Research Action and Education Centre* sont-ils disposés à faire leur présentation tout de suite et à permettre au groupe de pression pour le maintien des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau à passer les derniers? Avez-vous des objections?

**M. Robert Stirling (Research Action and Education Centre):** La période de questions n'aurait lieu qu'après toutes les présentations?

**Le président suppléant (M. Neil):** C'est exact.

**M. Stirling:** Le processus serait le même.

**M. Flis:** Comme le témoin antérieur vient de le mentionner, les membres auront sans doute de nombreuses questions à poser et, selon le Comité, la période de questions est la plus utile. Les mémoires sont utiles également, mais nous les avons en main, nous les lisons et nous constatons la situation. Mais la période de questions peut être fort fructueuse. S'il était donc possible de réduire le temps de présentation à 10 minutes, nous aurions 10 minutes supplémentaires pour poser des questions.

**Le président suppléant (M. Neil):** Nous sommes donc d'accord pour entendre le porte-parole du *Research Action and Education Centre* qui, je crois est M. Robert Stirling.

Monsieur Stirling, s'il vous plaît.

**M. Stirling:** Monsieur le président, deux d'entre nous ferons un exposé. Don Mitchell commencera, et je prendrai la relève.

**Le président suppléant (M. Neil):** Très bien.

**M. Don Mitchell (Research Action and Education Centre):** Monsieur le président, mon nom est Don Mitchell. Je suis producteur agricole, mais non producteur de grains, et pendant les quinze dernières années, j'ai effectué des recherches et d'autres activités relatives aux problèmes agricoles. M. Stirling est professeur de sociologie à l'université de Regina, et est le principal auteur de notre mémoire, et c'est lui qui a fourni la plupart des données sur lesquelles se fonde la recherche; il se chargera donc de présenter un résumé de certaines questions abordées dans le mémoire. Wayne Amiss est un producteur ainsi qu'un membre du *Research Action and Education Centre* du district d'Oxbow.

Le centre n'est pas, comme d'autres groupes qui se présentent actuellement devant vous, un organisme voué à une seule question, pas plus qu'il ne compte une masse de membres. Nous sommes des gens qui oeuvrons dans le secteur de la



*[Text]*

have, as a provincial organization formed in 1978, become involved in research and development of positions from a socialist perspective on such major questions as transportation, which is a priority issue, changes in agricultural labour, the role of co-operatives, and so on. We have produced a series of publications and do educational work throughout Saskatchewan. We appreciate the opportunity to present our views and would welcome your questions.

It is our perception—I am just going to make some general comments first, before getting into the specifics of our brief—a perception shared by many who will appear before you in this room, including all of those I have heard this morning, that your function, despite your personal integrity and good intentions, is effectively to legitimize a federal Cabinet package of changes to national policy which are so fundamental that they will undo the basic security of the western grain economy. And I do not know if you are able, particularly those members from outside of the region and particularly from the Province of Quebec, to understand the intensity of feelings of betrayal and treachery with which western Canadians now approach this discussion. People are hanging on to this process as a last stage in a debate which has gone on through most of this century.

The Crow rate, in its origins, was a bargain, negotiated to resolve conflict and competition between major groups who had a stake in this region during the period of settlement. It gave both protections and guarantees to both the railways and to farmers, grain producers, in western Canada while imposing obligations on both. Now to reopen the agreement at the request of the railways and drastically alter one side of this historic equation, i.e. the structure of freight rates, ignores and destroys the broader purpose of the original agreement and tries to settle a national policy issue by using a very narrow formula, and a one-sided formula.

If this agreement, written into our history, is to be renegotiated, then the whole agreement, both sides of the equation, including the railways' protected access to land, coal and other resources, must be reconsidered as well. The sense of betrayal I referred to, which is felt by western Canadians, is not simply because the Pepin-railway coalition which produced this bill abandons this basic contract of the settlement era. It is also because of the way in which this debate has unfolded to the present point, because of the step-by-step deception and manipulation which went into the process of creating the changes over the past 10 years. First, the research which pretends to justify the change through an accounting of railway costs, which has been referred to repeatedly this

*[Translation]*

production agricole en général—des fermiers, des travailleurs qui se sont engagés, dans le cadre d'un organisme provincial créé en 1978, dans la recherche et l'élaboration de positions socialisantes à l'égard de questions primordiales comme le transport, qui constitue une question prioritaire, l'évolution de la main-d'oeuvre agricole, le rôle des coopératives, etc. Nous avons réalisé une série de publications et oeuvrons dans le secteur de l'éducation dans toute la Saskatchewan. Nous apprécions l'occasion qui nous est offerte de présenter notre opinion et accueillerons avec plaisir vos questions.

Avant de m'attacher à des aspects spécifiques de notre mémoire, je vais simplement formuler certaines observations générales. Nous sommes d'avis—avis que partagent nombre des personnes qui se présenteront devant vous ici, y compris toutes celles dont j'ai entendu le témoignage—que malgré votre intégrité personnelle et vos bonnes intentions, votre fonction consiste effectivement à légitimer un ensemble de changements que le cabinet fédéral se propose d'apporter à la politique nationale; et ces changements sont si fondamentaux qu'ils altéreront la sécurité fondamentale de l'économie de l'Ouest, qui se fonde sur le grain. Et je ne sais pas si vous êtes capables, particulièrement les membres qui viennent de l'extérieur de la région, et particulièrement de la province de Québec, de comprendre l'intensité des sentiments de trahison et de déloyauté que ressentent actuellement les habitants de l'ouest du Canada lorsqu'ils envisagent la discussion relative à ces changements. Les gens s'accrochent à ce processus qui représente la dernière étape d'une discussion qui s'est poursuivie dans la majeure partie du siècle.

A l'origine, le tarif du Nid-de-Corbeau constituait une aubaine, et il avait été négocié pour dissiper les conflits et la concurrence entre les groupes importants qui avaient des intérêts dans la région au cours de la période de la colonisation. Il offrait une protection et des garanties égales aux chemins de fer, aux agriculteurs et aux producteurs de grain de l'Ouest du Canada tout en leur imposant certaines obligations. Maintenant, le fait de remettre en question l'entente à la demande des chemins de fer et de modifier de façon draconienne un membre d'une telle équation historique, c'est-à-dire la structure des taux de fret, ne tient aucun compte de l'objectif plus vaste de l'accord conclu à l'origine, sert à le détruire et vise à essayer de régler une question liée à la politique nationale à l'aide d'une formule très étroite et partielle.

Si cet accord, qui a été enchâssé dans notre histoire, doit être renégocié, alors il faut s'attacher à l'ensemble de l'accord, c'est-à-dire aux deux membres de l'équation, y compris la protection de l'accès des chemins de fer aux terres, au charbon et à d'autres ressources. Le sentiment de trahison auquel j'ai fait allusion, que ressentent les gens de l'ouest du Canada, ne résulte pas simplement du fait que la coalition de M. Pepin et des chemins de fer, qui a produit ce projet de loi, abandonne le contrat fondamental conclu à l'époque de la colonisation. Il résulte également de la façon dont ce débat s'est poursuivi jusqu'ici, à cause de la duperie et de la manipulation qui ont caractérisé la mise au point des changements au cours des dix dernières années. Tout d'abord, la recherche qui prétend justifier les changements en se fondant sur une comptabilité

## [Texte]

morning, contains serious mistakes and is focused in such a narrow and biased way as to deny its results credibility.

Secondly, Mr. Pepin has handled the issue in a manner which exaggerated differences and denied the consensus which was possible on the main issue, the primary issue, of Crow retention. And I would like to elaborate that point because I think it is something which creates a dilemma for this committee in its discussions and deliberations. There are, it seems to me clearly, two levels to the Crow rate debate. The first level and the most basic one is the contractual obligation of the railways and the federal government to maintain transportation service to the region in exchange for the national benefits of an internationally competitive grain economy. That is the basic debate in question on which western Canadians and the prairie region in particular had consensus. At this level, there is strong consensus against basic changes, against reopening the agreement and dealing with one side of the equation.

The second level revolves around a series of narrower and secondary issues: on the discriminatory application of the Crow rate which is felt and perceived by livestock producers to various commodities, the method of payment—all questions which could be debated and resolved, as has been pointed out today, with amendments to Crow without unlocking the basic statute in a total appeasement to the railways. By encouraging public attention and debate on narrower, second-level issues on which there were and continue to be legitimate differences among farmers and farm organizations, Mr. Pepin, as a principal author of this strategy, has succeeded in having farm leaders betray their membership on the more basic and important question of Crow retention, when in fact, as has been pointed out this morning, at the time of the Hall Commission they all agreed. There was in fact consensus among the major farm organizations in western Canada.

The Gilson consultation, as it is called, the public relations tour of Mr. Pepin, and the separate meetings with different organizations which he recognized as being legitimate, as opposed to those which he saw as illegitimate, and the lobbying efforts in Ottawa which preceded this bill and the hearings of this committee all tended to exaggerate disunity and division among western Canadians on these second-level issues. And now we find, of course, that the proposed Crow change, which is before us in the form of Bill C-155, does not satisfy in fact the differences or concerns among specific interest groups. Disunity in fact has increased as a result of the bringing forward of this bill, while the issue on which farmers are and have been in the vast majority united, that is on the question of railway costs and service guarantees, is in this bill surrendered

## [Traduction]

des coûts que doivent assumer les chemins de fer, à laquelle on a fait allusion à de nombreuses reprises ce matin, comporte des erreurs graves et son orientation est si circonscrite et si partielle que la crédibilité de ces résultats s'en trouve compromise.

En deuxième lieu, M. Pepin a traité la question de telle sorte qu'il a amplifié les divergences et annihilé le consensus auquel il était possible de parvenir à l'égard de la question principale, de la question primordiale du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. En outre, j'aimerais m'étendre sur cette question car, à mon avis, elle contribue à créer un dilemme sur lequel s'empale le Comité dans le cadre de ces discussions et délibérations. Il me semble manifeste que le débat relatif au tarif du Nid-de-Corbeau comporte deux volets. Le premier volet, le plus fondamental, a trait à l'obligation contractuelle qui lie les chemins de fer et le gouvernement fédéral en ce qui a trait au maintien du service de transport qui dessert la région en échange des avantages que retire le Canada d'une économie concurrentielle sur la scène internationale au chapitre des grains. Il s'agit là du débat fondamental sur lequel les habitants de l'ouest du Canada et de la région des Prairies en particulier s'entendaient. À cet égard, le consensus est marqué: on s'oppose aux changements fondamentaux, à la négociation de l'accord et au fait que l'on ne s'attache qu'à un membre de l'équation.

Le second volet est axé sur une série de questions secondaires plus circonscrites: l'application du tarif du Nid-de-Corbeau que les éleveurs de bétail estiment être discriminatoire et perçoivent comme tel, le transport de diverses marchandises, le mode de paiement—toutes les questions qui pourraient être débattues et résolues, comme on l'a souligné aujourd'hui, en modifiant le tarif du Nid-de-Corbeau sans pour autant remettre en question le statut fondamental en vue d'apaiser complètement les chemins de fer. En encourageant le public à s'attacher et à débattre des questions secondaires plus circonscrites à l'égard desquelles il y avait et il continuera d'y avoir des divergences d'opinion légitimes entre les agriculteurs et les organisations agricoles, en qualité de principal concepteur de cette stratégie, M. Pepin a réussi à pousser les dirigeants agricoles à trahir leurs membres en ce qui a trait à la question plus fondamentale et plus importante du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau alors qu'en fait, comme certains l'ont souligné ce matin, à l'époque de la Commission Hall, tous étaient d'accord. En réalité, les principales organisations agricoles de l'ouest du Canada s'entendaient.

Le consultation Gilson, comme l'appelle, la tournée de relations publiques de M. Pepin et les réunions distinctes tenues avec diverses organisations dont il reconnaissait la légitimité, par rapport à d'autres qu'il considérait illégitimes, de même que les pressions exercées à Ottawa avant l'avènement du projet de loi et les audiences du Comité: tous ces facteurs ont eu tendance à accentuer le schisme et la division chez les habitants de l'ouest du Canada à l'égard de ces questions secondaires. Et maintenant nous nous rendons compte, évidemment, que les changements qu'il est proposé d'apporter au tarif du Nid-de-Corbeau, qui nous sont présentés sous la forme du projet de loi C-155, ne tiennent aucun compte, en fait, des différentes préoccupations de groupes ayant des intérêts précis. En réalité, le schisme s'est accentué



*[Text]*

in a final capitulation to railway pressures, which have been pressing steadily since the Crow rate was made statutory in 1925.

That pressure from the railways has been unceasing. The railways are not made accountable, nor feel the need to be accountable, to these regional hearings. They have made their position in Ottawa; made it effectively. They now have the prize in the bag and are ready to carry it off. These hearings—and I will come back to it in my concluding comments—have a much different significance at this stage in the development of the debate for western Canadians from what the comfortable perception of the railways now is.

Dr. Stirling would like to elaborate on some of the specific points in our brief, which I think support our general comments and position.

**Mr. Stirling:** If you will follow with me, I will simply summarize starting on page 10, Mr. Chairman. Many of these points have been made before, so I see no need to dwell on them.

As you can tell from the introduction, we of course think that Bill C-155 should not be implemented at all, and what follows from page 10 is a number of what we think are the more important, and certainly not an exhaustive list of, reasons why that claim can be supported.

First of all, we think it has never been adequately established that the railway companies are losing money by hauling grain at the Crow rate, and it certainly has not been established that the costs of hauling grain by rail are anywhere near as large as the amounts identified in the bill.

• 1255

Let me skip over the particular points. I think you have already heard those. I would be happy to go back and review them for you if you wish.

Secondly, on page 12, it has never been established if the investment plans of the railroads are the most appropriate; that is, the most effective and efficient in contributing to the national interest. Nor has it even been established what criteria the CTC, the Grain Transportation Agency Administrator, or the minister ought to use in evaluating such investment plans or previous investments. In fact, this issue has not even been seriously studied, nor held up to careful public scrutiny. Of course, lacking more careful analysis it might be that the investment plans that are now announced, which largely support the Port of Vancouver, should not in fact be made from the grain transportation perspective.

*[Translation]*

par suite de la présentation du projet de loi, tandis que la question à l'égard de laquelle la vaste majorité des agriculteurs sont, comme par le passé, unis, c'est-à-dire la question du coût des chemins de fer et des garanties de service, est abandonnée, dans le cadre du projet de loi, dernière capitulation face aux pressions exercées par les chemins de fer, qui ont exercé ces pressions sans relâche depuis l'époque où le tarif du Nid-de-Corbeau a été enchâssé dans un statut en 1925.

Les pressions faites par les chemins de fer n'ont jamais cessé. Les chemins de fer n'ont aucune responsabilité, pas plus qu'ils ne ressentent le besoin d'en assumer, face à ces audiences régionales. Ils ont fait connaître leur position à Ottawa, et ce, efficacement. Maintenant, l'affaire est dans le sac, et ils sont prêts à le remporter. Ces audiences—et j'y reviendrai au moment de conclure—présentent une importance très différente, à cette étape du débat, aux yeux des producteurs de l'ouest, d'une part, et des chemins de fer qui se reposent sur leurs lauriers, d'autre part.

M. Stirling aimerait donner certaines précisions quant aux arguments spécifiques présentés dans notre mémoire, qui, à mon avis, appuient les observations générales que nous avons formulées ainsi que notre position.

**M. Stirling:** Si vous voulez suivre avec moi, je vais simplement résumer ces arguments en commençant à la page 10, monsieur le président. Nombre de ces arguments ont été présentés auparavant, et je ne vois pas la nécessité de m'étendre sur le sujet.

Comme vous pouvez le voir dans l'introduction, nous estimons évidemment que le projet de loi C-155 ne devrait pas être appliqué du tout, et à partir de la page 10, vous trouverez un certain nombre des raisons qui sous-tendent une telle allégation; la liste n'est certes pas exhaustive, mais nous croyons avoir énuméré les plus importantes.

Tout d'abord, je crois qu'on n'a jamais établi de façon appropriée le fait que les sociétés de chemins de fer perdent de l'argent en transportant du grain au tarif du Nid-de-Corbeau, et l'on n'a certes pas établi que le coût de transport du grain par chemin de fer soit aussi élevé que les montants mentionnés dans le projet de loi.

Permettez-moi de sauter les raisons en question. Je crois que vous les avez déjà entendues. Je serai heureux d'y revenir et de les passer en revue, si vous le désirez.

En second lieu, à la page 12, il n'a jamais été établi si les plans d'investissement des chemins de fer étaient ceux qui convenaient le mieux; c'est-à-dire qu'ils contribuaient le plus efficacement à la promotion de l'intérêt national. Par ailleurs, on n'a même pas établi que le critère la C.C.T. l'administrateur de l'Office du transport du grain ou le ministre devrait utiliser pour évaluer ces plans d'investissement ou les investissements précédents. En fait, cette question n'a même pas été étudiée sérieusement, pas plus qu'elle n'a été soumise à un examen minutieux de la part du public. Évidemment, faute d'une analyse plus soignée, il est possible que les plans d'investissement qui sont actuellement annoncés, et qui



## [Texte]

Point three: We think Bill C-155 would, if implemented, lead to mismanagement and inappropriate regulation of the grain rail function. Now there are some reasons for thinking that, and perhaps I should identify them.

First of all, the bill will enshrine costing estimates and procedures that have serious weaknesses. It does not make adequate provision for their improvement. Secondly, of special concern in this regard is the fact that the bill, at Clause 34.(1)(b), by providing specific percentages to use in allowing constant costs, appears to guarantee a minimum level of profit for the rail companies, contrary to accepted principles of management in the practice of most other companies, even in the regulated sectors.

Thirdly, we think that changes in the rural farm economy, which the bill itself will help to bring about, will quickly make important parts of the bill obsolete. For example, many of the formulas for adjusting costs and revenues in years subsequent to the base year that are provided for in Bill C-155 appear to be based on tonnage but not on distance, thus missing the effect of major shifts in cropping patterns in the prairie regions, which the bill would itself likely enhance.

Fourthly, the bill provides for minimal direct representation of producers' interests. Further, while inadequate legislation of course is sometimes corrected through the legal system, it seems to us that the bill appears to make this avenue very difficult, if not impossible, for the aggrieved parties who are not system participants.

It has of course been pointed out many, many times by now that the bill will seriously reduce Saskatchewan farm income. We did a calculation as best we could by turning the legalese of Bill C-155 into equations and doing a bit of accounting, and concluded that farmers would pay about \$4.398 billion by 1992. By the way, earlier on in the brief—you may want to look back—the government would pay over the same period about \$6.745 billion, which by the way happens to be about half the net worth of CP Limited. Even at that, of course, the Government of Canada will not have adequate control over the investment plans of even CP.

However, to go on to identify the income loss to farmers, if we could quote a federal study on this matter by Ulm and Flemming, of Agriculture Canada, their estimates—and I think they are certainly worth your committee looking at—show that the amount of loss by size of farm will vary. Large farms might only lose 22% of net income, whereas the smaller ones, producers of 6,000 bushels per year . . . —that would be

## [Traduction]

financent en grande partie le port de Vancouver, ne devraient pas, en fait, être envisagés dans l'optique du transport du grain.

Troisièmement, nous estimons que, s'il était appliqué, le projet de loi C-155 entraînerait une mauvaise gestion et une réglementation inappropriée du transport du grain par chemin de fer. En fait, nous avons certaines raisons de le craindre, et je devrais peut-être les mentionner.

Tout d'abord, le projet de loi enchâssera certaines estimations de coût et procédures qui comportent de graves lacunes. Le projet de loi ne prescrit pas de façon adéquate l'amélioration de ces procédures. Deuxièmement, nous nous préoccupons, particulièrement à cet égard, du fait que le projet de loi, à l'alinéa 34 (1)b) semble garantir un niveau minimal de profits aux sociétés de chemin de fer, en prévoyant des pourcentages précis qui seront utilisés pour allouer des coûts fixes, contrairement aux principes de gestion acceptés dans la pratique par la plupart des autres sociétés, même dans les secteurs réglementés.

En troisième lieu, nous croyons que l'évolution de l'économie agricole dans les secteurs ruraux, que le projet de loi lui-même contribuera à provoquer, fera rapidement en sorte que les parties importantes du projet de loi deviendront désuètes. Par exemple, nombre de formules de rajustement des coûts et des revenus au cours des années suivant l'année de référence qui sont prévues dans le projet de loi C-155 semblent se fonder sur le tonnage, mais non sur la distance, ce qui ne tient aucun compte des effets des variations importantes des pratiques de culture dans la région des Prairies, que le projet de loi lui-même serait susceptible d'accroître.

Quatrièmement, le projet de loi prévoit une représentation directe minimale des intérêts des producteurs. En outre, bien qu'une législation inadéquate soit quelquefois corrigée par les tribunaux, il nous semble que le projet de loi fait en sorte qu'il est très difficile, voire impossible, pour les parties lésées qui ne sont pas des participants de recourir à l'appareil judiciaire.

On a évidemment fait ressortir très souvent jusqu'ici le fait que le projet de loi réduirait de façon draconienne le revenu que tire la Saskatchewan de l'agriculture. Nous avons procédé de notre mieux à certains calculs en transposant le jargon juridique du projet de loi C-155 en des équations et avons fait un peu de comptabilité; et nous en avons conclu que d'ici 1992, il en coûterait 4,398 milliards de dollars aux agriculteurs. En fait, au début du mémoire—vous voudrez peut-être y revenir—il est précisé que le gouvernement paierait au cours de la même période environ 6,745 milliards de dollars, ce qui, en passant, représente environ la moitié de la valeur nette du Canadien pacifique. Même là, évidemment, le gouvernement du Canada n'exercerait pas un contrôle adéquat sur les plans d'investissement même du Canadien pacifique.

Cependant, pour établir la perte de revenu que subiront les agriculteurs, qu'il nous soit permis de citer une étude fédérale réalisée à ce sujet par Ulm et Flemming d'Agriculture Canada; leurs estimations—et je crois qu'il vaut certainement la peine que votre Comité y jette un coup d'oeil—révèle que le montant de la perte de revenu variera suivant la taille de la ferme. Il est possible que les fermes importantes ne perdent

## [Text]

somewhere around three quarters to a section . . . —could lose as high as 43%. I think you will recognize that is a fairly substantial loss from a net income position for those farmers. Certainly it is a hardship for any of them.

Now, using that as a basis we have gone on in points five and six to give you an example of how you might calculate just two effects—and in this case calculate their limit. That is to say, we would not necessarily expect that this is what would result, but it gives you by calculating their limit some sense of how important this bill could be in reorganizing the structure of prairie agriculture.

In point five, we presume that farmers would make up lost net income by doing what they traditionally do—that is to say, increase their farm size. Our calculations suggest that over the next decade we would lose something like 30,000 or 35,000 farms in Saskatchewan. Given the fact that we lost 16,000 two decades ago and 8,000 in the last decade, 30,000 to 35,000 would lead one to suggest that the bill could usher in a fairly substantial new threshold in the consolidation of farms.

In point six we took the other tack. We asked what would happen if these farmers decided to stay, and in order to make up that lost income they all rushed out to get off-farm employment, which is a greatly increasing phenomenon among farms all across Canada, including Saskatchewan. If they were to make up their incomes in that way, again to define a limit of this labour effect, our rough calculations suggest that an additional 40,000 persons would seek employment. This amounts to about 11% of the current Saskatchewan labour force. Of course, you could see right off the bat that this many would not get jobs in the next decade in rural Saskatchewan, short of a miracle. So it would produce a tremendous labour reserve and high amounts of unemployment.

Again, those are the limiting effects. Those are not predicting that either of them specifically will happen.

Seventh, as the loss of revenues from export grain increases due to the rise in freight rates provided in the bill, farmers will attempt to shift to producing other commodities. We think on balance that the aggregate level of production of export grains will decline as farmers, especially in the short term, try to shore up their net income positions by avoiding production costs—a point that the previous brief just made.

This will likely produce serious implications for farm product markets, many of which are not stabilized by market-

## [Translation]

que 22 p. 100 de leur revenu net, tandis que les fermes de moindre importance, c'est-à-dire les producteurs de 6,000 boisseaux par an—qui comprennent environ de trois quarts de section à une section—pourraient perdre jusqu'à 43 p. 100 de leur revenu. Je crois que vous reconnaîtrez qu'il s'agit là d'une perte assez substantielle de leur revenu net. À coup sûr, ce sera une dure épreuve pour tous ces fermiers.

Maintenant, en nous fondant sur ces données, nous fournissons, aux points cinq et six, des exemples de la façon dont vous pourriez calculer seulement deux effets—et dans le cas qui nous occupe, calculer leur limite. En d'autres termes, nous ne nous attendrions pas nécessairement à un tel résultat, mais en calculant leur limite, vous avez une indication de l'impact du projet de loi sur la restructuration de l'agriculture des Prairies.

Au point cinq, nous présumons que les agriculteurs compenseraient la perte de revenu net en faisant ce qu'ils ont toujours fait—c'est-à-dire accroître la taille de leur ferme. Nos calculs laissent supposer qu'au cours de la prochaine décennie nous perdriions quelque trente mille à trente-cinq mille fermes en Saskatchewan. Compte tenu du fait que nous en avons perdu 16,000 en il y a 20 ans et 8,000 au cours de la dernière décennie, la perte de trente à trente-cinq mille fermes nous pousserait à croire que le projet de loi pourrait permettre de franchir un pas relativement important dans le processus de consolidation des fermes.

Au point six, nous avons adopté d'autres points de vue. Nous nous sommes demandé ce qui se passerait si ces agriculteurs décidaient de rester et si, de façon à compenser cette perte de revenu, ils se précipitaient tous pour obtenir un emploi à l'extérieur de la ferme, ce qui représente un phénomène de plus en plus courant dans les fermes de tout le Canada, y compris celles de la Saskatchewan. S'ils devaient compenser ainsi leur perte de revenu, encore une fois en vue de déterminer la limite de cet effet sur la main-d'oeuvre, nous avons calculé de façon approximative que 40,000 personnes de plus chercheraient un emploi. Cela représente environ 11 p. 100 de la population active courante en Saskatchewan. Évidemment, vous pouvez voir dès le départ qu'un tel nombre de travailleurs ne se trouveraient pas un emploi au cours de la prochaine décennie dans les régions rurales de la Saskatchewan, à moins d'un miracle. Ainsi, cela produirait une énorme réserve de travailleurs et une forte proportion de chômeurs.

Une fois de plus, nous avons déterminé les effets à la limite. Nous ne précisons pas que l'une ou l'autre de ces situations se produira.

Septièmement, à mesure que la perte de revenu liée à l'exportation de grains s'accroîtra en raison de la hausse des taux de fret prévue dans le projet de loi, les agriculteurs essaieront de commencer à produire d'autres bien de consommation. Nous croyons, dans l'ensemble, que le niveau de production global des grains destinés à l'exportation déclinera à mesure que les agriculteurs, particulièrement à court terme, essaieront de consolider leurs revenus nets en évitant certains coûts de production, argument qu'a déjà fait valoir le mémoire précédent.

Un tel état de choses sera susceptible d'avoir de graves répercussions sur les marchés de produits agricoles, dont



## [Texte]

ing boards, as well as for the farm input markets in the farm supply sector. On the farm output side, the net effect would appear to lead to a decline in Canada's balance of payments—a point that has already been made.

Point eight, the viability of Saskatchewan's rural communities. First of all, they will experience a serious loss of expenditures in those communities as a result of the Crow directly. More importantly, we have considerable evidence in the province about the effect of rail line abandonment, and we report a bit of it here. Studies that we are aware of suggest that as a result of rail line abandonment—and these were sample surveys of lines that were up for abandonment before the Hall commission—the effect on total family expenditures in these communities could drop anywhere from 20% to 73%. The 20% drop of course is not serious; the 73% drop is, for any community, very serious. In other words, while some communities will weather these effects, others will not. The challenge to all rural communities will be substantial.

Bill C-155 denies prairie people an opportunity to revitalize their farm communities and farm culture with a reasonable degree of self-determination, which in total was the promise of government policy concerning the region up to World War II. Instead, Bill C-155 removes the control of their own futures from prairie farm people in the interest of bonusing railway companies.

Is it appropriate to bonus railway companies? We think most definitely it is not. They have been operating under a law that by being reaffirmed from time to time clearly indicates to them and to shippers that these kinds of bonuses—that is to say, changes to the Crow rate—will not be available. Nevertheless, the railway management has plundered the capital of the railway anyway. We have therefore no guarantee that railway management will not plunder a revitalized rail system, following their old pattern. Indeed, as you will see from the earlier part of our brief, Bill C-155 contains elements that we think will even encourage the railway to plunder their system.

I might add that with respect to other modifications that have been suggested—this is on page 19—we thought it important to point out that we think these are completely inappropriate suggestions: the acreage payment, the freedom of choice, the 80-80 idea. Even those farmers who do not participate in the export grain function will benefit directly from the subsidy. We think they are completely inequitable formulae and unfair, while schemes based on such principles run a considerable risk of self-destructing. I think you would

## [Traduction]

nombre ne sont pas stabilisés par des offices de commercialisation, ainsi que sur les marchés des facteurs de production agricole dans le secteur de l'approvisionnement des fermes. Sur le plan de la production agricole, les répercussions semblent conduire à un déclin de la balance canadienne des paiements—et on a déjà fait ressortir cet aspect.

Le huitième aspect sur lequel nous nous penchons est la viabilité des collectivités rurales de la Saskatchewan. Tout d'abord, ces collectivités connaîtront une perte importante sur le plan des dépenses directement en raison de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Fait plus important, dans la province, nous disposons d'une somme considérable de données concernant les répercussions de l'abandon des réseaux ferroviaires, et nous en consignons quelques-unes ici. Certaines études que nous connaissons laissent entendre que par suite de l'abandon du système ferroviaire—et ces sondages avaient trait à des voies qu'il était proposé de fermer avant la création de la Commission Hall—les dépenses familiales totales au sein de ces collectivités pourraient diminuer de 20 à 73 p. 100. Une baisse de 20 p. 100 n'est manifestement pas grave; par contre, une baisse de 73 p. 100 est, dans le cas de n'importe quelle collectivité, très grave. En d'autres termes, tandis que d'autres collectivités survivront à une telle situation critique, d'autres ne pourront pas le faire. Le défi que devront relever toutes les collectivités rurales sera énorme.

Au terme du projet de loi C-155, aucune occasion n'est offerte aux habitants des Prairies de revitaliser leurs collectivités agricoles et leurs cultures avec un degré raisonnable d'auto-détermination, ce qui, essentiellement, était ce que promettait la politique gouvernementale à la région jusqu'à l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale. Plutôt, le Projet de loi C-155 enlève aux agriculteurs des Prairies le contrôle de leur avenir en vue d'octroyer des bonis aux sociétés de chemins de fer.

Une telle formule d'octroi de bonis aux sociétés de chemins de fer est-elle appropriée? Selon nous, ce n'est certes pas le cas. Ces sociétés ont poursuivi leurs activités en vertu d'une législation qui, en étant réaffirmée périodiquement, leur indiquait, tout comme aux expéditeurs, que ce genre de bonis—c'est-à-dire les changements apportés au tarif du Nid-de-Corbeau—ne serait pas disponible. Il n'en reste pas moins que la direction des sociétés a pillé de toute façon le capital dont disposaient les chemins de fer. Par conséquent, rien ne garantit que la direction des chemins de fer ne pillera pas un réseau ferroviaire revitalisé, comme elle l'a fait par le passé. En fait, comme vous le verrez dans la première partie de notre mémoire, le Projet de loi C-155 renferme des éléments qui, selon nous, encourageant même la direction des chemins de fer à piller leur réseau.

J'aimerais ajouter qu'en ce qui a trait à d'autres modifications qui ont été proposées cela se trouve à la page 19—nous estimions qu'il était important de souligner que ces suggestions étaient parfaitement inappropriées: l'octroi de subventions à l'acre, la liberté de choix, la formule du double 80. Même les agriculteurs qui n'exportent pas de grains bénéficieront directement des subsides. Nous croyons que ces formules sont parfaitement inéquitables, et des plans fondés sur ce principe risquent grandement de s'auto-détruire. Je crois que si vous



## [Text]

want to have your researchers contemplate that prospect if you were contemplating including them. I think that policy would just destroy itself over a matter of a few years because of the nature of the policy. There have been some spectacular examples in agricultural policy in that regard.

These proposals would have the effect of worsening the negative effects of Bill C-155, which we have already identified, since they would provide a supply of money to the farm community and would allow more rapid adaptation to the new cost-price squeeze conditions. So these proposals have no place in the transportation bill.

For these reasons, we conclude that the bill has so many serious mistakes and absurdities in it that on those grounds certainly it should not be implemented.

**Mr. D. Mitchell:** Mr. Chairman, committee members, we are concerned—as I said in the beginning—not about the integrity, sincerity, or strength to hear out the process on the part of the committee, but rather its limitations in power, its mandate, its terms of reference at this stage of the debate. It is our feeling, based on our understanding of the terms of the parliamentary committee, that you have power only to discuss modifications and propose amendments or deletions that cannot fundamentally alter this bill and the main purpose it is intended to serve.

• 1305

I think the analogy that was made earlier by Justice Emmett Hall to the prisoner and executioner is not inappropriate. While the collective farming community as you find it represented in a majority of briefs here on the Prairies is looking for eleventh-hour considerations of reprieve from this form of execution, you as committee members are in the role, it seems to me, of executioner assistants. You are not in the position of being judge and jury at this stage. You are in a position of adjusting the length of rope or the intensity of the current, but unable to look the prisoner in the eye, knowing you are powerless to review his case.

Perhaps that is why it appears at times—although I can appreciate it, having watched this morning—that committee members have difficulty staying with the task of hearing these briefs and the repetitions in them time after time. But I think you have to appreciate the situation of the farmers in western Canada at this point as they observe the stage the debate has come to.

On the surface, the unusual step—and I think it is unusual—of holding parliamentary committee hearings across the country appears to be quite a magnanimous, and I might add expensive, gesture by Parliament to apply genuine democracy and consultation to this final stage of the process, letting the people be heard finally. In reality, this is just one more step, we feel, of a cruel deception. You are powerless to act on the most persistent question that is being raised here—

## [Translation]

projetez d'inclure de telles formules, vous voudrez peut-être demander à vos chercheurs d'envisager une telle possibilité. Selon moi, une telle politique finirait simplement par s'auto-détruire en quelques années, en raison de sa nature même. Il y a eu certains exemples spectaculaires dans le cadre de la politique agricole à cet égard.

Ces propositions contribueraient à accentuer les effets délétères du projet de loi C-155, que nous avons déjà cernés, étant donné qu'elles fourniraient à la communauté agricole une source de fonds et qu'elles lui permettraient de s'adapter plus rapidement aux nouvelles conditions de restriction des coûts et des prix. Ainsi, ces propositions n'ont pas leur place dans le projet de loi relatif au transport.

Voilà pourquoi, en conclusion, nous estimons que le projet de loi comprend un si grand nombre d'erreurs et d'absurdités que, manifestement, il ne devrait pas être appliqué.

**M. D. Mitchell:** Monsieur le président, honorables membres du Comité, nous nous préoccupons, comme je l'ai dit au début, non pas de l'intégrité, de la sincérité ni de la force dont fait preuve le Comité en écoutant les divers témoignages, mais plutôt les limites imposées à l'égard des pouvoirs dont il est investi et de son mandat à cette étape-ci du débat. Si nous avons bien compris le mandat du comité parlementaire, vous êtes venus ici pour discuter de modifications, d'amendements proposés ou de suppressions au texte qui ne peuvent pas modifier l'essence ou l'objectif fondamental de ce projet de loi.

Je crois que l'analogie qui a été faite plus tôt par le juge Emmett Hall au sujet du prisonnier et du bourreau n'est pas inexacte. Tandis que la communauté agricole, dans son ensemble, telle que vous la voyez représentée dans la majorité des mémoires qui vous sont soumis ici dans les Prairies, en est aux tentatives de dernière heure en vue d'obtenir que soit levée cette forme de peine capitale, vous, en tant que membres du Comité, me semblez appelés à jouer le rôle d'adjoints du bourreau. Vous n'avez pas à jouer le rôle de juge et de jury. Tout ce qu'il vous reste à faire c'est de déterminer la longueur de la corde ou l'intensité du courant électrique, mais vous êtes incapables de regarder le prisonnier en face parce que vous savez que vous êtes impuissants pour ce qui est de l'exécution de la sentence.

C'est peut-être pourquoi il semble parfois... bien que je puisse comprendre après avoir assisté aux audiences ce matin... que les membres du Comité aient de la difficulté à écouter ces présentations et les nombreuses répétitions qu'elles contiennent. Mais je crois qu'il vous faut vraiment comprendre la situation des agriculteurs de l'Ouest du Canada à ce stade du débat.

Extérieurement, la mesure exceptionnelle... et je crois qu'elle est effectivement exceptionnelle... qu'a prise le Parlement en constituant un comité parlementaire qui tiendrait des audiences publiques d'un bout à l'autre du pays semble être un geste magnanime et permettez-moi d'ajouter fort coûteux, un effort de démocratie et de consultation à ce dernier stade du processus afin de laisser la population s'exprimer. En réalité, nous estimons qu'il ne s'agit que d'une

[Texte]

that of undoing the basic statutory agreement written into the history of western Canada and the wheat economy.

We join others in asking you to declare the implications of change set in motion by this bill to be so massive as to require a more considered mandate, a real process of consultation through, at bare minimum, a plebiscite vote on the main question of retention of the statutory rate. Various surveys and polls, which have been presented in evidence to you here and elsewhere, indicate 70% to 90% support for Crow retention in Saskatchewan.

I think on this there is what can be fairly called a consensus. We repeat: the secondary questions of the Crow formula can be resolved; the various questions that have served to divide farm organizations in western Canada can be resolved without knuckling under as totally as this bill does to the railways' expressed needs and objectives.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

I would now call on Mr. Amyotte, spokesman for the Action Group for Crow Retention. Mr. Amyotte, please.

**Mr. Amyotte:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I might add that after presenting our brief and all this spring, and after the introduction of Bill C-155, we spent considerable time studying the implications, you might say, of the bill. We think we have come up with an answer for Mr. Pepin's prayers. Perhaps it is much like the case of King Claudius in Shakespeare's *Hamlet*; his prayers have been going up, but I wonder if his thoughts have remained below. In this case we hope he is with us and that you might communicate to him the substance of our proposal.

With this I turn you to our next speaker, Mr. Edwards.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Edwards, please.

**Mr. Cyril Edwards (Director, Action Group for Crow Retention):** Thank you, Orville.

I am going to zero in basically on our expanded position since we were in Ottawa. We feel there are some suggestions we could possibly make that may better the Pepin plan. I will try to explain those to you, and then Gerald Dupuis will go through the benefits of the total position.

Our initial position when we were in Ottawa was as Crow retentionists. Why were we Crow retentionists? I suppose probably because we were representing—the Action Group for

[Traduction]

autre étape d'une cruelle supercherie. Vous n'avez pas le pouvoir de faire quoi que ce soit en ce qui concerne la question de fond qui est le plus souvent soulevée ici, c'est-à-dire l'abrogation d'une entente statutaire fondamentale qui fait partie de l'histoire de l'Ouest du Canada et de toute l'économie fondée sur le blé.

Nous vous demandons donc, à notre tour, de déclarer que les conséquences du changement prévu dans ce projet de loi sont telles qu'elles exigent un mandat plus clair, une consultation réelle par le truchement d'un plebiscite portant sur la question principale du maintien du tarif prévu par la loi. Les résultats de divers sondages, qui vous ont été présentés ici et ailleurs, indiquent qu'entre 70 et 90 p. 100 des répondants sont en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau en Saskatchewan.

Je crois qu'en toute honnêteté on peut parler de consensus. Si je le répète, les questions secondaires qui se rapportent à la formule du Nid-de-Corbeau peuvent être résolues. Il est également possible de résoudre les diverses questions qui ont divisé les organisations d'agriculteurs dans l'ouest du pays sans céder aussi complètement aux besoins et objectifs exprimés par les chemins de fer, comme l'a fait ce projet de loi.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup.

Je demanderais maintenant à M. Amyotte, porte-parole du Groupe d'action pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, de prendre la parole. Monsieur Amyotte, s'il vous plaît.

**M. Amyotte:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Permettez-moi d'ajouter qu'après avoir présenté notre mémoire ce printemps et après l'introduction du projet de loi C-155, nous avons passé beaucoup de temps à étudier les répercussions de ce projet de loi. Nous croyons avoir trouvé une réponse aux prières de M. Pepin. Cela me fait penser un peu au cas du roi Claudius dans la pièce *Hamlet* de Shakespeare. Ses prières montaient vers le ciel, mais je me demande si ses pensées étaient restées sur terre. Dans le cas qui nous intéresse, nous espérons qu'il est avec nous et que vous pourrez lui communiquer l'essence de notre proposition.

Je cède maintenant la parole à M. Edwards.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Edwards, s'il vous plaît.

**M. Cyril Edwards (directeur, Groupe d'action pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau):** Merci, Orville.

Je parlerai essentiellement de la position élargie que nous avons adoptée depuis que nous sommes allés à Ottawa. Nous estimons que nous pourrions faire des suggestions qui amélioreraient le plan Pepin. Je tenterai de vous les expliquer et, ensuite, Gerald Dupuis fera état des avantages de la position globale.

Quand nous étions à Ottawa, notre position initiale était favorable au maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Pourquoi avons-nous adopté une telle position? Je suppose que c'est



## [Text]

Crow Retention represents—a unique group of people, people speaking for themselves, the basic producer, the basic businessman in our community, and those people who are affected by it. So we are the guys who are doing it. We are the ones who are therefore feeling the effects, and have been feeling the effects of ever-increasing inflation for the last number of years.

When we heard, probably 18 months ago, the general outlines of the Pepin proposals, we were very concerned, concerned from the standpoint that the cost-price squeeze has got to the point that we could not absorb any more costs. Probably more than the cost-price squeeze was a problem; it almost appeared that our government was selling us out. The only basic subsidy that we really had was going to be uprooted at a point in time when we felt we could not bear one more added cost. That was our position when we were in Ottawa, and I do not think our basic position has changed a whole lot. We cannot afford one more added cost.

I would like to reflect back to when I went back to full-time farming in 1975. They talk about the wealth of Saskatchewan farmers and western farmers. In 1975, when I went back to the farm, I was getting \$5.50 for a bushel of wheat. I paid \$100 a tonne for fertilizer; I paid a 10% interest rate; I paid 40¢ a gallon for fuel; and I paid \$15,000 for a tractor. Today, I get \$4 a bushel for wheat this year, probably going down a little bit in the upcoming year. I pay nearly \$500 a tonne for fertilizer. We are back down to about a 15% interest rate from what was 25%. We have fuel costs of \$2 a gallon. And we are not getting squeezed? Let us get realistic and grapple with this whole position.

Now, the Pepin plan has guaranteed one thing to me—increased costs. Internationally, we are competing on an international market. All our competitors are subsidized. All our input costs or our costs of production we buy on a market that is set for us. So how can we compete? We look at the American situation, with their PIK program; they are paying them \$120 an acre or thereabouts not to produce. We are being asked here to increase our efficiency and make more money with a lower grain price and increased costs.

I think these are the things we have to look at in the Pepin proposal. Maybe we need upgraded railways; maybe we need a lot of improvements. But all the Pepin proposal suggests to me is that we have an imaginary thing here. What really bothers me is that it is probably based on our oil pricing policies that we saw based a number of years ago. They were based on the premise that we are going to have constant inflation, open-ended markets, and ever-rising prices. This is exactly the reverse of what is happening now. We are competing in an

## [Translation]

probablement parce que nous représentions... le Groupe d'action pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau représente... un groupe unique de personnes, des gens qui parlent en leur propre nom, le producteur, l'homme d'affaires de notre collectivité et les personnes qui sont touchées par ce tarif. Nous sommes les personnes à le faire. Nous sommes celles qui en ressentons donc les effets et qui ont senti les effets d'une inflation de plus en plus forte au cours des dernières années.

Il y a environ 18 mois, lorsque nous avons pris connaissance des grandes lignes de la proposition Pepin, nous étions très préoccupés et très inquiets parce que nous ressentions l'étau coût-prix se refermer sur nous au point que nous ne pouvions plus absorber quelque hausse des coûts que ce soit. En plus de ressentir cette compression, nous avons eu l'impression que le gouvernement nous vendait à rabais. La seule subvention réelle à laquelle nous avions droit devait nous être retirée au moment précis où nous sentions que nous ne pouvions plus faire face à des hausses de coûts. C'était là la position que nous avions à Ottawa, et je ne crois pas que notre position se soit modifiée fondamentalement depuis. Nous ne pouvons pas faire face à quelque autre augmentation des coûts que ce soit.

En 1975, j'ai décidé de recommencer à exploiter une ferme à temps plein. On entend parler de la richesse des agriculteurs de la Saskatchewan et de l'Ouest. En 1975, lors de mon retour à la terre, je recevais la somme de \$5.50 le boisseau pour mon blé. L'engrais me coûtait 100 dollars la tonne, mon taux d'intérêt s'établissait à 10 p. 100, je payais l'essence 40 cents le gallon et j'ai acheté un tracteur pour la somme de 15,000 dollars. Cette année, je reçois 4 dollars le boisseau pour mon blé et ce prix baissera probablement un peu au cours de l'année qui vient. L'engrais me coûte presque 500 dollars la tonne. Le taux d'intérêt est redescendu à 15 p. 100 après avoir atteint 25 p. 100. L'essence me coûte 2 dollars le gallon. Et vous dites que nous ne sommes pas pris dans un étau. Soyons réalistes et regardons la situation dans son ensemble.

Pour moi, le plan Pepin n'est la garantie que d'une chose... une hausse des coûts. Sur le plan international, nous sommes en concurrence sur un marché international. Tous nos concurrents reçoivent des subventions. Le prix de tous les produits dont nous avons besoin pour exploiter nos fermes, c'est-à-dire de nos facteurs de production, dépendent d'un marché qui est établi pour nous. Comment pouvons-nous être compétitifs? Si nous regardons la situation américaine, avec leur programme PIK, nous nous rendons compte que les agriculteurs reçoivent 120 dollars l'acre, ou environ, pour ne pas produire. Ici, on nous demande d'accroître notre rendement et notre revenu alors que le prix du grain est plus bas et que nos coûts sont plus élevés.

Je crois que ce sont là les choses qu'il faut examiner dans la proposition Pepin. Peut-être avons-nous besoin de meilleurs chemins de fer; peut-être avons-nous besoin de beaucoup d'améliorations. Mais le projet Pepin me laisse croire que nous avons une situation imaginaire ici. Ce qui me dérange, c'est que c'est probablement fondé sur la politique de fixation des prix du pétrole que nous avons eue il y a quelques années. Les prix étaient fondés sur la prémisse que l'inflation se poursuivait, que les marchés seraient ouverts et que les prix continue-



[Texte]

international market, and we are having a difficult time selling. When we are selling we are getting squeezed on the price again. But we are still being affected with increased costs, so how can we pay?

The Pepin proposal may have some good points or it may not. But there is one point, and this is the point that we want to bring out. It has gone through second reading. It is fairly obvious, I think, that this proposal is going to be passed one way or another.

**Mr. Benjamin:** Do not bet on it.

**Mr. Edwards:** Well, I hope you are right, sir.

• 1315

However, what we suggest is that if, in fact, this proposal is going to go through and if we, as basic producers, are to be blessed with more added costs, the plan can be as elaborate as it may wish to be, but if we cannot generate the income to pay the freight rate, there is not going to be any grain. That is the position we are in. We are probably cutting our production on our farms now, because we do not have the money to generate for fertilizer and this type of thing. We are being squeezed.

I think you have to look at this thing realistically. If the Pepin plan is going to be implemented in any form, one way or another, then we must have a return on our investment the same as the railways. Now I am not saying the same return on investment.

To me, it is a very sad situation that we would have a service industry in a free-enterprise country being guaranteed a return on investment by the administrators of the country, and a return on investment that is very excessive, in our opinion. As farmers, we would be extremely happy with 50% of what the government is prepared to guarantee the railways as a return on investment. If we can get that, it will then restore our confidence in our own business; it would give us the ability to go ahead and increase our efficiency. Possibly we will have the grain available when the track is ready. And if the export markets will absorb it, which they may or may not do, we will have the grain ready. But if the export markets will not, or if we do not get a return, then there is just no way humanly possible that we are going to react to the supposed incentives within the Pepin plan.

I wish to keep the whole presentation as short as I may, but I am trying to suggest here that the Pepin plan will fail totally unless the guys who are being asked—the people, the basic producers, are guaranteed a return. If we have a return, it would restore our confidence in our own operations; it would give us the extra dollars to spend in our communities, and it would have a multiplier effect—not only from our communities but it would go throughout the economy. And I think the

[Traduction]

raient d'augmenter. C'est exactement le contraire de ce qui se passe maintenant. Nous sommes en concurrence sur un marché international et nous avons de la difficulté à vendre nos produits. Lorsque nous vendons, nous nous faisons coincer par le côté prix de l'étau. Mais nous subissons encore l'effet de la hausse des coûts, alors, comment pouvons-nous payer?

Le projet Pepin peut comporter certains points positifs ou peu ne pas en avoir. Mais il y a un point et c'est justement celui-là que je voudrais faire ressortir. Il est déjà passé en deuxième lecture. Il est assez évident, je crois, que ce projet sera adopté d'une façon ou d'une autre.

**M. Benjamin:** Je n'en suis pas si certain que vous.

**M. Edwards:** J'espère bien que vous avez raison, monsieur.

Néanmoins, si cette proposition est adoptée et si, en tant que producteurs de produits primaires, nous nous voyons gratifiés de coûts supplémentaires, le plan aura beau être aussi élaboré que faire se peut, il n'en demeure pas moins, à notre avis, que si nous n'avons pas les revenus nécessaires pour faire face au tarif-marchandises il n'y aura pas de grain. Telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons. Il est probable que nous réduisons notre production sur les fermes à l'heure actuelle, parce que nous n'avons pas l'argent nécessaire pour les fertilisants et les autres choses du même genre. Nous sommes pressés de toute part.

Je crois que vous devez considérer les choses de façon réaliste. Si le plan Pepin doit être mis en oeuvre d'une façon ou d'une autre, il faut alors que nos investissements produisent un rendement, comme dans le cas des chemins de fer. Je ne prétends pas que le rendement doit être le même cependant.

Selon moi, il est très déplorable qu'une industrie de service dans un pays où règne la libre entreprise se voit accorder par les administrateurs du pays la garantie d'un rendement de ses investissements, et d'un rendement très excessif à mon sens. En tant que cultivateurs, nous serions extrêmement heureux d'obtenir 50 p. 100 de ce que le gouvernement est disposé à garantir aux chemins de fer comme rendement de l'investissement. Si nous pouvions obtenir 50 p. 100, nous reprendrions confiance dans notre industrie; cela nous donnerait la capacité d'aller de l'avant et d'accroître notre efficacité. Le grain sera disponible, peut-on présumer, quand la voie sera prête. Si les marchés d'exploitation absorbent notre production, hypothèse qui peut s'avérer ou ne pas s'avérer, le grain sera prêt. Dans la négative, ou si nous n'obtenons pas un rendement de l'investissement, il est humainement tout à fait impossible que nous puissions réagir aux supposées mesures d'encouragement incluses dans le plan Pepin.

Je veux être le plus bref possible, mais je tiens à signaler ici que le plan Pepin sera un échec total, à moins que les premiers intéressés—les gens, les producteurs du produit de base, ne se voient garantir un rendement. Si nous obtenons un rendement, nous reprendrions confiance dans notre industrie; nous aurons des dollars supplémentaires à dépenser dans nos collectivités et il en résultera un effet multiplicateur—non seulement à l'échelle de nos collectivités, mais à l'échelle économique

[Text]

concern has been mentioned and reiterated many times here today about the unemployment factors, reduced industry, and this type of thing. We definitely have to look at a situation where we, as the basic producer, are guaranteed some viability, some stability, in our own operations.

I think I will cut it there. Gerry Dupuis maybe can carry on with some of the benefits that this program will bring and then we would certainly be open to questioning.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Dupuis.

**Mr. Gerald Dupuis (Secretary, Action Group for Crow Retention):** Mr. Chairman, maybe I will elaborate a little in my own words on the program we suggest. Again, we suggest that the Crow rate remain as a base, and that costs above the Crow would be picked up by the farmer as the 10% guarantee comes into play. Now we realize that you cannot implement a program like this overnight; that we would also have a phase-in period—that is, possibly something like seven years, where we are guaranteed, for instance, maybe one seventh of 10% in the first year; also we would pick up one seventh of the extra transportation costs above the Crow. In this way, the program would be phased in; we would have our guarantee. It would guarantee our viability. Now, okay, we are being guaranteed 10% eventually, after 10 years; by then, we would pick up all costs above Crow.

Now you might ask where that guarantee will come from. Well, one important aspect of the Crow debate has been the release of the coal fields. There are tremendous coal-fields out there worth a tremendous amount of money, and we suggest that, for instance, if we had a bad year and got only 5% return on investment, that we might get maybe a 5% subsidy to make up the full 10%, and that the funds for this subsidy come from the development of the coal-fields. In this way, if it is phased in over a period of time, the coal fields can also be developed, and we would not have to place an added burden on the federal treasury.

We feel that the passing of Bill C-155 as it is simply will not solve the problem. Reference was made to the energy agreement which was written up some years ago, and increases were programmed into the energy agreement. We simply found that the ability to pay was not there; the volume dropped and, in spite of higher margins, the net profit was less than before. So what are we doing now? We are simply renegotiating new energy prices to suit the circumstances of the time. Therefore, in short, if this bill were passed the way it is, we will be in trouble, and we will not have a permanent solution. But if we are guaranteed the ability to pay, then we will have the semblance of a permanent solution. Now if we are guaranteed

[Translation]

globale. Je crois qu'on a mentionné et réitéré à plusieurs reprises ici aujourd'hui les préoccupations que suscitent le chômage et la réduction de l'activité industrielle, pour citer ces deux exemples. En tant que producteurs d'un produit de base, nous devons, à n'en pas douter, réclamer qu'on nous garantis une certaine viabilité, une certaine stabilité de notre activité.

Je vais m'interrompre ici. Gerry Dupuis pourrait peut-être prendre la parole et nous parler de quelques-uns des avantages qui résulteront du programme. Nous pourrions ensuite répondre aux questions.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Dupuis.

**M. Gérard Dupuis (secrétaire, Groupe de travail pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau):** Monsieur le président, j'aimerais expliquer brièvement dans mes propres mots le programme que nous proposons. Nous sommes d'avis, encore une fois, que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu comme tarif de base et que les coûts en sus de ce tarif devraient être assumés par les cultivateurs et qui seraient par ailleurs donnée une garantie de 10 p. 100. Nous sommes bien conscients qu'on ne peut mettre en oeuvre un programme comme celui-là en deux temps trois mouvements; nous savons qu'une période de mise en place serait nécessaire—il faudrait peut-être prévoir quelque sept ans et une garantie de un septième de 10 p. 100 la première année, de même qu'une majoration de un septième des coûts de transport en sus du tarif du Nid-de-Corbeau. De cette façon, le programme serait mis en oeuvre de façon progressive; nous aurions notre garantie. Notre viabilité serait assurée. Maintenant, bien sûr, on nous garantit qu'on nous accordera éventuellement un 10 p. 100, après dix ans; d'ici là, nous aurons assumé tous les coûts en sus du tarif du Nid-de-Corbeau.

Vous vous demandez peut-être d'où la garantie viendra. L'une des questions importantes dans le débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau a été celle de l'exploitation des bassins houillers. Nous disposons d'immenses bassins houillers qui valent énormément d'argent. À notre avis, il faudrait, si par exemple nous connaissions une mauvaise année et que nous n'obtenions qu'un rendement de 50 p. 100 de nos investissements, que nous obtenions une subvention équivalent à un autre 5 p. 100, pour un total de 10 p. 100, et que les fonds requis pour cette subvention proviennent de l'exploitation des bassins houillers. De cette façon, les choses se font progressivement, les bassins houillers peuvent aussi être exploités et nous ne sommes pas obligés d'imposer un fardeau supplémentaire à ceux que supporte déjà le trésor fédéral.

Nous estimons que l'adoption du bill C-155 dans sa forme actuelle ne résoudra pas le problème. Il a été fait allusion à l'entente en matière d'énergie qui a été rédigée il y a quelques années et aux augmentations prévues dans cette entente. Nous avons tout simplement constaté que la capacité de payer manquait; le volume a baissé et, plutôt que d'obtenir des marges de profit plus élevées, nous avons obtenu des profits nets moindres qu'auparavant. Que faisons-nous maintenant? Nous négocions tout bonnement les nouveaux prix de l'énergie de façon à faire face à la situation nouvelle. Donc, brièvement, si le bill était adopté dans sa forme actuelle, nous serions placés dans une situation difficile, sans qu'une solution



[Texte]

the ability to pay, that would guarantee that the farmers will remain in business; it would guarantee that they will be able to afford to buy their inputs; it would guarantee that the local economy would be able to survive—that is, the fertilizer supplier, the machinery dealers, and so on. That is on the local scale.

On a national scale, if we were buying inputs like farm machinery, then the manufacturers know that they have a market; they can remain in business; they can keep their people employed. What they have been doing now, of course, is that they have had to lay off workers, close up the operation and, maybe, overly mechanize as they have been doing in the automobile industry. Then if there were a new surge of business, they would not have to recall all the laid-off people, because there would be machinery to replace them. So what we suggest then is that this program would stabilize the farm economy and the whole nation.

I think one of the more important benefits of this program is that if you are guaranteed viability, it lets you look ahead with a degree of stability towards the future. If you need that combine and if you know you are going to be in business until you retire, you can go ahead and make that purchase. On the other hand, the manufacturer can make long-term plans, too; keep the people employed; he can manufacture, look ahead, look at new designs. Consequently, the whole nation would benefit.

At this point, Mr. Chairman, we are ready to throw it open for discussion. Did I miss anything?

**Mr. Amyotte:** Mr. Chairman, if I may, we might just add that we think this proposal of ours is the nucleus of a comprehensive agricultural policy; it is not a stop-gap measure, like so many federal programs in the past have been. I will not even take the time or the bother to mention them. Most of them are ineffective; they actually irritate more than anything else. And as I say, with a policy like we are proposing here, in the long run we think it would be the most comprehensive approach to agriculture that we can think of, anyway.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much, gentlemen. We will now turn to the questioning of the witnesses. My first questioner is Mr. Mazankowski; 10 minutes, please.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I certainly want to compliment the witnesses before us who have presented what I consider to be excellent and very comprehensive submissions here today. I think they have all brought in new elements, or highlighted elements of the debate perhaps more sharply than we have had heretofore. Also, I appreciate the depth of sincerity and conviction with which the briefs were submitted.

[Traduction]

permanente ait été trouvée. En revanche, si on nous garantit que nous aurons la capacité de payer, cela signifie que les cultivateurs vont pouvoir continuer d'exploiter leur entreprise, qu'ils vont pouvoir se permettre d'acheter ce dont ils ont besoin pour leur exploitation, et que l'économie locale pourra survivre—je pense ici aux fournisseurs de fertilisants et aux vendeurs de machinerie agricole entre autres. Ça, c'est à l'échelle locale.

A l'échelle nationale, si nous achetions des choses telles que de la machinerie agricole, les fabricants sauraient alors qu'ils disposent d'un marché; qu'ils peuvent continuer de faire des affaires; qu'ils n'ont pas à congédier d'employés. Jusqu'à maintenant, bien sûr, ils ont dû mettre à pied des travailleurs, fermer des entreprises et sans doute surmécaniser leur exploitation comme cela s'est fait dans l'industrie de l'automobile. Si les affaires reprenaient, ils ne seraient pas dans l'obligation de rappeler tous les travailleurs qu'ils ont mis à pied, étant donné que des machines les remplacent. Selon nous, le programme stabiliserait l'économie agricole et toute l'activité économique à l'échelle de la nation.

Selon moi, l'un des avantages les plus importants qui résulteraient du programme serait le suivant: si on nous garantit la viabilité, on peut alors envisager une certaine stabilité pour le futur. Si vous avez besoin de ça et si vous savez que vous pourrez rester en affaires jusqu'à votre retraite, vous pouvez aller de l'avant et faire des achats. D'un autre côté, le fabricant peut, lui, faire des plans à long terme, ne congédier personne; il peut aller de l'avant et envisager de nouvelles choses pour l'avenir. Aussi toute la nation est-elle gagnante.

Nous sommes prêts, monsieur le président, à discuter de notre proposition. Ai-je omis quelque chose?

**M. Amyotte:** Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais ajouter que cette proposition constitue, à notre avis, le coeur d'une politique globale en matière d'agriculture; ce n'est pas une mesure provisoire, comme bon nombre de programmes fédéraux l'ont été dans le passé. Je ne prendrai même pas le temps ni la peine de les mentionner. La plupart d'entre eux se sont révélés inefficaces; ils ont fait plus de tort que de bien en fait. Comme je l'ai déjà dit, avec une politique comme celle que nous proposons, nous pourrions à long terme mettre en place la politique la plus globale que nous puissions imaginer en matière d'agriculture.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup, messieurs. Nous allons maintenant passer à la période des questions. La parole est d'abord à M. Mazankowski; vous avez 10 minutes à votre disposition.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à féliciter les témoins qui nous ont présenté aujourd'hui un témoignage excellent et très complet à mon avis. Ils ont tous, je crois, souligné de nouveaux éléments ou apporté de nouveaux éclaircissements dans le débat, plus que tout autre auparavant. J'ai aussi apprécié la sincérité et l'ardeur qui transpirent des mémoires soumis.



[Text]

There are a lot of questions and a lot of material—particularly in the submission presented by the Research Action Education Centre, which I thought was very penetrating. Although I have not had an opportunity to digest it fully, certainly I want to spend some time on it. They have presented a very gloomy prospect for the Saskatchewan rural community and the agricultural community of Saskatchewan if Bill C-155 were to pass and become law.

• 1325

I guess my question, to either one of the gentlemen or both, if they would like to comment, is why in the face of your findings would farm organizations like the prairie pools, the United Grain Growers, and other organizations find support in principle for the concept of Bill C-155, in the face of the findings that you have exposed to us here today, which would in your view without any question serve a disaster to agriculture in Saskatchewan?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mitchell.

**Mr. D. Mitchell:** I will make a general comment and then turn it over to Dr. Stirling. I think it reflects what I was trying to express about the primary and secondary issues involved. I mean, clearly Bill C-155 has evolved from a process which has attempted to draw on the particular interests and concerns of elements of the debate which the authors thought were important, which include the prairie pools and the Commodity Coalition, and while I think there remains a broad consensus on the primary question of unleashing or releasing the obligations of the railway and the basic negotiated agreement we referred to, there is within the bill partial recognition of many of the points of concern of farm organizations.

So we have, in fact, a confused, what I think is a confused—not that the respondents are confused in what they see as salvageable or commendable within the broad bill—but we have an overall confused picture, because there is an attempt to ignore the consensus on the major question of releasing the railways' obligations without dealing with both sides of the equation, but, on the other hand, there has been recognition of particular concerns in an attempt to come up with compromises which most groups can see as better than something that preceded it, such as the original Pepin formula. That is why you get what I think is a confused response to the overall question by groups, including the Saskatchewan Wheat Pool, and that is a dilemma that is created for them and their organization, in which the leadership position is out of step on the primary question with the membership because they have attempted to reach out and, before the whole thing was down, grab on to some point they can half agree with.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps while you are on that subject you might just want to elaborate for us a little more on your

[Translation]

Beaucoup de questions et d'informations—tout particulièrement dans le mémoire présenté par le *Research Action Education Centre*, sont très pertinentes à mon avis. Je n'ai pas pu l'étudier à fond, mais je vais certainement l'examiner. Ils nous ont fait entrevoir un avenir très sombre pour la communauté rurale et la communauté agricole de la Saskatchewan, advenant le cas où le projet de loi serait adopté.

Ma question s'adresse, j'imagine, à n'importe lequel des deux témoins, ou aux deux, s'ils veulent me faire leurs commentaires. À la lumière des conclusions que vous nous avez présentées ici, aujourd'hui, à la lumière de ces conclusions qui, selon vous, ne mèneront la Saskatchewan qu'à un désastre agricole, comment se fait-il que des associations d'agriculteurs, comme les pools des Prairies, les *United Grain Growers* et d'autres associations, réussissent à obtenir un appui théorique au projet de loi C-155?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mitchell.

**M. D. Mitchell:** Je vais vous donner mon opinion, puis je laisserai M. Stirling répondre. Je crois que cela reflète ce que j'essayais de dire à propos des questions primaires et secondaires. De toute évidence, le projet de loi C-155 est le résultat d'un processus dont l'objectif était d'aborder les préoccupations et les points d'intérêt, considérés comme importants par les auteurs, qui se trouvent au centre du débat auquel participent les pools des Prairies et la *Commodity Coalition*. Bien que, à mon avis, on ait atteint un large consensus sur la question primaire, à savoir: libérer les sociétés ferroviaires de leurs obligations et en arriver à l'entente négociée de base dont nous avons parlé, il y a dans le projet de loi une reconnaissance partielle d'un grand nombre des sujets de préoccupation des associations d'agriculteurs.

En fait, nous avons affaire, de façon générale, à une situation confuse, à mon avis du moins—non pas que les intéressés ne savent pas ce qui est bon dans le projet de loi—mais nous sommes dans une situation confuse, parce qu'on essaie de fermer les yeux sur le consensus qui a été obtenu sur la question principale (libérer les sociétés ferroviaires de leurs obligations), sans examiner les deux côtés de l'équation. Par ailleurs, on a tenu compte de certaines préoccupations dans le but d'en arriver à des compromis que la plupart des groupes peuvent considérer comme des améliorations par rapport des groupes peuvent considérer comme des améliorations par rapport aux propositions précédentes, comme le plan Pepin. C'est pour cette raison, je crois, que les groupes, dont le *Saskatchewan Wheat Pool*, nous donne une réponse confuse à la question générale, et cette situation engendre, pour l'association et ses membres, un dilemme où les dirigeants et les membres sont en désaccord sur la question agricole, parce qu'ils ont essayé, avant que toute la question ne soit débattue, de trouver un point sur lequel ils pouvaient être plus ou moins en accord.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Tandis que vous parlez de ce sujet, vous pourriez nous expliquer plus en détail l'affirmation que vous

## [Texte]

statement on page 9, where you refer to the class differences between farmers, which in your view appear to be sharpening in both economic and social terms to the extent that you submit that it is no longer appropriate to refer to "the farming class". Could you just elaborate and give us a clearer picture of what you mean by that?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Dr. Stirling.

**Mr. Stirling:** Well, the trends as we identify them in the previous section do indicate a differentiation or a fractionation over time within the Saskatchewan rural economy particularly, and we have not had a chance to look at the prairie economy, but that would seem to be true as well.

If you look at a number of statistical indicators of regions in Saskatchewan, for example, you see increasing variation, or you appear to see increasing variation between the regions, and it is perhaps not coincidental that people from the different regions have, as Don was just mentioning, rather different very specific interests in terms of how they might address a bill such as C-155.

**Mr. Mazankowski:** Of course, that applies across the western Canadian region. We are getting different viewpoints in Alberta vis-à-vis Saskatchewan and Manitoba and, of course, that creates a dilemma for the committee in some respects, if we are to be looking at this in a totally objective sense.

**Mr. D. Mitchell:** I think that is one of the points we make, that there are differences in the impact in relation to farm size by commodity and by region, and that is why the process evolving to this stage and being pushed through in its present form is at the very least premature, that the impact, the varied impact and the consequences of that, particularly in Saskatchewan, where our research is based, just has not been examined closely enough. I think the fracturing of the farming class emerges in the statistical patterns quite clearly when you look at, on the one hand, larger farms becoming much more capital-intensive and growing at an enormous rate, while medium and smaller farms caught in the squeeze and unable to intensify their operations are looking at increased off-farm labour, and more labour-intensive farm practices. There is a pivotal point at which farms either become more capital-intensive or recognize they do not have the capacity to expand and look for off-farm labour or labour-intensive mixed farming. Both of those patterns are occurring in parallel in Saskatchewan, and both will be intensified as a consequence of increasing the cost price by increasing freight rates.

**Mr. Mazankowski:** Getting specifically back to the issue that we are dealing with, namely, Bill C-155 which is a transportation bill, do you see the western grains industry seriously impaired as a result of an inadequate transportation system?

**Mr. D. Mitchell:** The western grains industry. If you are talking about the collection . . .

## [Traduction]

faites à la page 9, où vous dites que les écarts entre les groupes d'agriculteurs s'élargissent, tant sur les plans économique que social, dans une mesure telle qu'il n'est plus juste de parler de la classe agricole. Pouvez-vous expliquer ce que vous entendez par cela?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Stirling.

**M. Stirling:** Eh bien! Les tendances dont nous avons parlé précédemment portent à croire que, avec le temps, il s'est produit un fractionnement de l'énergie rurale, en Saskatchewan tout particulièrement. Nous n'avons pas eu le temps d'examiner la situation dans les Prairies, mais ce devrait être la même chose.

Si vous examinez un certain nombre d'indicateurs statistiques portant sur les régions de la Saskatchewan, par exemple, vous constaterez que les écarts entre les régions s'accroissent. Donc, ce n'est peut-être pas une coïncidence si des gens de régions différentes, comme Don le mentionnait, ont des vues très différentes sur les questions visées par le projet de loi C-155.

**M. Mazankowski:** Bien entendu, cela vaut aussi pour toute la région de l'ouest du Canada. Les gens de l'Alberta ont des opinions qui diffèrent de celles des gens de la Saskatchewan et du Manitoba, et cela suscite à certains égards un dilemme pour le comité, qui désire avoir un regard objectif.

**M. D. Mitchell:** Je crois que c'est là un des points que nous soulignons. Le projet de loi, dans sa forme actuelle, aura des conséquences différentes sur la taille des fermes, par produit et par région. Ce projet de loi est, à tout le moins, prématuré, car on n'a pas examiné assez en détail les conséquences variées qu'il aura, particulièrement en Saskatchewan où nous faisons des recherches sur le sujet. Je crois que les données statistiques montrent très clairement le fractionnement de la classe agricole. D'un côté, les grosses fermes deviennent de plus en plus des entreprises à forte proportion de capital et prennent de l'expansion à un rythme accéléré; de l'autre côté, les fermes de taille moyenne et petite, prises dans un étau et incapables d'intensifier leurs opérations, ont recours de plus en plus au travail hors ferme et deviennent des entreprises à forte proportion de main-d'œuvre. Il y a un point critique où les agriculteurs, d'une part, choisissent de faire de leur ferme des entreprises à forte proportion de capital ou, d'autre part, reconnaissent qu'ils n'ont pas les moyens de prendre de l'expansion et ont recours au travail hors ferme ou font de leur ferme une entreprise mixte à forte proportion de main-d'œuvre. Ces deux tendances se manifestent en Saskatchewan, et elles s'intensifieront du fait de l'augmentation du prix de revient imputable à la hausse du tarif marchandises.

**M. Mazankowski:** Revenons à la question qui nous préoccupe, soit le projet de loi C-155 qui est un projet de loi sur le transport. Croyez-vous que l'industrie céréalière de l'Ouest pâtit beaucoup d'un système de transport inefficace?

**M. D. Mitchell:** L'industrie céréalière de l'Ouest. Si vous parlez de la collecte . . .



[Text]

**Mr. Mazankowski:** We have to look at it from a western grain industry point of view.

**Mr. D. Mitchell:** I do not think there is a single position on the impact and the objectives of the western grains industry. There are serious differences between the perceptions of . . .

**Mr. Mazankowski:** Well, maybe my question could be . . .

**Mr. D. Mitchell:** Cargill, for example, and the National Farmers Union . . .

**Mr. Mazankowski:** Well, could I present my question perhaps in a little sharper manner. Do you see the present grain handling and transportation system as being adequate?

**Mr. D. Mitchell:** In general, I think it has evolved . . . I will put it another way. I do not see it—and I agree with earlier speakers on this point, including Mr. Justice Hall—I do not see it as the major obstacle to the position of agricultural producers in competing world-wide in terms of the delivery, the elevator system or the transportation system. That has not been the major obstacle, the major problem of producers competing in world markets.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Final question.

**Mr. Mazankowski:** If I could have one final question, I presume then what you are saying is that you would recommend to the committee that we retain the status quo as it now exists.

**Mr. D. Mitchell:** With respect to freight rate structure, yes. But with respect to many of the secondary issues in terms of how that structure is seen to discriminate or may, in fact, discriminate between commodities, and the commodity production having evolved and changed in terms of livestock production and it being concentrated in particular areas, there are regional differences which were not taken into account when the Crow rate was struck and applied. Those differences can be dealt with without changing the basic statute.

**Mr. Mazankowski:** But on the basis of the submission that you have before us, I take it that you are recommending to this committee that in terms of the grain-handling and transportation system and the existing freight rate structure, we would be best off to retain the status quo.

**Mr. Stirling:** What we are saying is that Bill C-155 has so many mistakes and so many absurdities in it, and it ends up so restructuring agriculture under the guise of being a transportation policy, that it just simply is a bad blunder and one should not do it that way. Now, as Don points out, there are disparities, there are perceived disparities, and those should be dealt with. We should recognize them and deal with them with an overall policy that is carefully rationalized and planned out, but you should not create more than you stop by bringing in a policy that does not even recognize certain things . . .

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Dubois.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Il faut envisager la question du point de vue de l'industrie céréalière de l'Ouest.

**M. D. Mitchell:** Je ne crois pas qu'il y ait une opinion uniforme sur les conséquences et les objectifs de l'industrie céréalière de l'Ouest. Il y a de grandes différences entre les perceptions des . . .

**M. Mazankowski:** Bien, ma question pourrait peut-être . . .

**M. D. Mitchell:** Cargill, par exemple et le Syndicat national des cultivateurs . . .

**M. Mazankowski:** Bien, je pourrait peut-être préciser ma question. Est-ce que vous croyez que le système actuel de manutention et de transport des céréales est efficace?

**M. D. Mitchell:** De façon générale, je crois qu'il a évolué . . . En d'autres mots—et là-dessus, je suis en accord avec les orateurs précédents, y compris le juge Hall—je ne pense pas que le système de livraison, le réseau de silos ou le système de transport soit le principal obstacle à la capacité de compétitivité des producteurs agricoles sur le marché mondial. Cela n'a pas été le principal obstacle, le principal problème des producteurs participants aux marchés mondiaux.

**Le président suppléant (M. Neil):** Une dernière question.

**M. Mazankowski:** Si je peux poser une dernière question; je suppose alors, d'après ce que vous avez dit, que vous recommanderiez au comité le maintien du statu quo.

**M. D. Mitchell:** Pour ce qui est du tarif marchandises, oui. Mais, pour ce qui est d'un grand nombre de questions secondaires (par exemple, la façon dont la structure du tarif fait une distinction ou peut, en fait, faire une distinction entre les produits; l'évolution de la production des denrées par rapport à la production de bétail et à sa concentration dans certaines régions), il y a des différences régionales dont on n'a pas tenu compte lors de l'application du tarif du Nid-de-Corbeau. On peut aplanir ces différences sans changer la loi.

**M. Mazankowski:** Si je me fie à l'exposé que vous nous avez soumis, vous recommandez à ce comité le maintien du statu quo relativement au système de manutention et de transport des céréales et à la structure existante du tarif marchandises.

**M. Stirling:** Selon nous, le projet de loi C-155 est farci de nombreuses erreurs et absurdités et il aboutit à la restructuration de l'agriculture sous le couvert d'une politique des transports. Ce n'est qu'une gaffe monumentale, et il ne faut pas restructurer l'agriculture de cette façon. Il y a des disparités, comme Don l'a souligné, il y a des disparités appréciables, et ce sont elles qu'il faut éliminer. Il faut les admettre et les éliminer à l'aide d'une politique globale, soigneusement planifiée, mais il ne faudrait pas créer plus de problèmes qu'il n'y en a à l'heure actuelle en proposant une politique qui ne tient même pas compte de certains faits . . .

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Dubois.



[Texte]

[Traduction]

• 1335

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions à poser au premier groupe qui a témoigné; je crois que la personne qui a parlé est M. Argue.

Monsieur Argue, vous dites que votre groupe, ou enfin les agriculteurs, ne peuvent pas payer plus pour le transport des céréales. J'ai eu quelques statistiques au niveau du coût de transport pour un producteur de grain, par exemple, se rapportant à un certain nombre d'acres. Pouvez-vous me dire, et ce sera le début de l'échange, quel est le montant payé par un producteur pour le blé ou pour d'autres produits semblables, par exemple, s'il possède une ferme de 1,000 acres? Quel en est le coût? Peut-être avez-vous des statistiques à cet égard ou d'autres statistiques se rapportant à un certain nombre d'acres, que ce soit plus grand ou plus petit? Comment en coûte-t-il en transport à un agriculteur ou à un producteur de blé?

**Mr. Argue:** I am going to ask Mr. Ross to answer that.

**M. Dubois:** Très bien. Merci.

**M. Cy Ross (membre, *Save the Crow Committee*):** En réponse à votre question, monsieur Dubois, je dois dire que la situation varie d'un producteur à un autre. Je peux, cependant, vous parler de mon expérience personnelle. Selon ma superficie, qui n'est pas tellement grande, il m'en coûte personnellement à ce moment-ci, entre 3,000 à 4,000 dollars par année, dépendant de la récolte et de la demande pour le grain.

Ce n'est quand même pas suffisant pour tout arrêter à ce stade-ci. Beaucoup de producteurs doivent, à l'heure actuellement et je ne n'en doute aucunement, payer jusqu'à 20,000 ou 25,000 dollars. Donc, il y a une classification très diversifiée de producteurs; il y a des géants, si je puis employer ce terme, juste à côté de chez moi, de l'autre côté du rang. Du côté opposé, il y en a qui détiennent une superficie encore plus petite que la mienne. Donc, il y a une très grande variation pour ce qui est des paiements se rapportant au taux du Nid-de-Corbeau.

**M. Dubois:** Si on prend votre propre exemple, vous avez combien d'acres et vous produisez combien de tonnes? Vous avez parlé de 3,000 ou 3,500 dollars. Avez-vous des chiffres à me citer, monsieur Ross?

**M. Ross:** J'essaie de faire le calcul. Il devrait être suffisant de dire que le chiffre de 5 dollars la tonne qui a été cité pour ce coin du milieu de la province, c'est-à-dire Gravelbourg et pour nous, c'est Moose Jaw, qui est un coin presque identique, est approprié. De cet endroit, on paie 5 dollars pour transporter notre grain soit à Vancouver ou à Thunder Bay.

C'est ce que paient tous les producteurs de cette région-là.

**M. Dubois:** Par exemple, si une personne a une ferme de 700 acres de blé, toute la production qu'elle pourrait envoyer pourrait lui coûter 2,500 dollars. Est-ce que ces chiffres sont exacts ou presque?

**M. Ross:** En toute vérité, je me fous que les chiffres soient exacts ou pas! Selon moi, quand tu poses une question comme

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

I have a few questions for the first group of witnesses; if I remember correctly, the person who talked was Mr. Argue.

Mr. Argue, you tell us that your group, i.e., the farmers, cannot pay more for the transportation of grain. I have a few statistics about the transportation cost incurred by a grain producer, for example, for a certain number of acres. Can you tell me how much a producer pays for wheat or other similar products, if he owns a 1,000 acre farm? Would you by any chance have statistics concerning that cost or concerning a particular farm size, be it bigger or smaller? How much does a farmer or a wheat producer pay for transportation?

**M. Argue:** Je vais demander à M. Ross de répondre à cette question.

**Mr. Dubois:** Thank you very much.

**Mr. Cy Ross (Member of the "Save the Crow" Committee):** To answer your question, Mr. Dubois, I must underline that the situation varies from one producer to another. However, I can tell you about my own property. Because of the number of acres I own, which is limited, actually, I must pay \$3,000 to \$4,000 per year, according to the crop and demand.

Now, is that a good enough excuse to stop everything right here? I do not thin so. Many producers probably pay up to \$20,000 to \$25,000 in transportation . . . One must not forget that there are different types of producers. On one hand, there are the "giants", next to my own property, on the other side of the road. On the other hand, one finds farmers whose property is even smaller than mine. Therefore, payments according to the Crow's nest agreement vary considerably.

**Mr. Dubois:** Tell me, Mr. Ross, how many acres of land do you own and how many tonnes can you produce? You were mentioning a transportation cost of \$3,000 to \$3,500; could you be more specific?

**Mr. Ross:** I am trying to find out. Actually \$5 a tonne which was mentioneed for this part of the centre of the province, i.e., Gravelbourg, and for us, Moose Jaw, which is almost identical, should suffice. From there, one pays \$5 for the transportation of grain either to Vancouver or to Thunder Bay.

That is what all producers pay in that area.

**Mr. Dubois:** For instance, if a farmer owns a 700 acre wheat land, he will probably pay \$2,500 maximum. Is that correct?

**Mr. Ross:** Actually, I do not give a hoot . . . you ask a question like this one because you try to describe a standpoint

[Text]

celle-là, c'est parce que tu tentes de décrire une position comme celle de Jean-Luc Pepin. Ce dernier dit: Ecoutez, c'est raisonnable les gars, vous n'avez payé que 5 dollars la tonne pendant plus de 80 ans; il est temps que ça change parce qu'après tout, les chemins de fer ont besoin de leurs revenus eux aussi! Cela reste à 5 dollars la tonne dans notre région. Tes chiffres sont réels, mais ce n'est pas suffisant de s'arrêter là. Nous avons payé, nous aussi, pour l'entente du taux du Nid-de-Corbeau et on pense que si on doit utiliser une méthode de calcul des coûts d'opération pour les chemins de fer, appelée Snavelly, et qu'on va nous passer ça sur le dos pour rendre leurs opérations profitables, eh bien, il n'est pas suffisant de s'arrêter là!

Si tu accordes aux chemins de fer une méthode de calcul des coûts appelée Snavelly, donne-nous le aussi ou autrement laisse les choses comme elles sont parce le Bill C-155 apportera trop de changements en faveur des chemins de fer.

Comme M. Mitchell l'a mentionné, cela n'accorde qu'un changement sur la façon de faire les calculs.

**M. Dubois:** Monsieur Ross, concernant tout cela, vous parlez d'un argument au sujet d'un chiffre raisonnable. Les groupes qui sont devant nous cet après-midi nous disent qu'il n'est pas possible de payer plus. Concernant le projet de loi C-155, on dit que le versement sera fait aux chemins de fer lorsqu'on parle de la subvention qui peut aller jusqu'à 650 millions de dollars. Lorsqu'il est question d'un certain pourcentage ou d'une augmentation, si, dans le projet de loi, on accordait une augmentation moins importante des coûts de transport, cela pourrait-il être acceptable par votre groupe, monsieur Ross, ou par d'autres? Est-ce que ce serait acceptable? Si la progression était moins importante dans le but de vous permettre... J'ai entendu certains arguments se rapportant au fait qu'on paie ce montant de 5 dollars la tonne et que cela permet d'avoir une marge de profit plus grande. L'argument va un peu dans ce sens: si vous augmentez les coûts de transport, eh bien nos profits vont tomber à l'eau, on va faire faillite. Il n'y a pas moyen de s'en sortir. Est-ce que vous croyez qu'il peut y avoir une progression différente de celle que mentionne le Bill C-155, monsieur Ross, ou quelqu'un d'autre?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Ross.

**M. Ross:** Pour le bénéfice de tous ceux qui écoutent, je répondrai maintenant en anglais.

It is just when you ask me whether or not in fact we could accept a different percentage as it relates to our total cost in the freight haul, very justifiably here in the three prairie provinces the majority of producers, I point out, feel that way, that we have simply borne the costs of hauling screenings to our export points, we have borne the costs of hauling the grain that in fact we sell. We have borne the costs of maintaining that system, upgrading that system, buying the rolling stock; we have borne the costs of darn near every darn thing that makes it possible to put that grain into operation. And that is over and above paying the existing rate that we pay. So when you ask me whether or not we could go ahead and accept a larger percentage towards a freight-haul payment, my answer remains, well, why?

[Translation]

similar to that of Mr. Pepin's! Listen to what he says: Hey, guys, for over 80 years you only paid \$5; now, things must change because the railways should make money too. We still pay \$5 a tonne in our area. Your figures are correct but this is not enough. We have paid too for the Crow's Nest agreement. If they think they will use the Snavelly method to compute the railways' operating costs, and they will make us pay for all that, just to improve their profits, well, there is ample room for action...

If you allow the railroads to use the Snavelly method, allow us to use it too or leave it as is, because, otherwise, the railways will benefit far too much from Bill C-155.

It only changes the computation method; Mr. Mitchell emphasized it and he was right.

**Mr. Dubois:** Mr. Ross, you are mentioning a reasonable figure. The groups in attendance now tell us they cannot pay more. Concerning Bill C-155, when one refers to the payment that will be made to the railways, one refers to the grant of up to \$650 million. Now, about a certain percentage or of an increase, if the increase asked for in Bill C-155 were less substantial, would your group accept that, or would other groups accept it? Would that be at all acceptable? If the increase were less substantial so that you could... some people have talked about that \$5 fee per tonne, which increases the profit margin. The comment goes as follows: if one increases the transportation costs, well, profits... we will be bankrupt... We are stuck... Is there possibly a progression that has nothing to do with that suggested in Bill C-155, Mr. Ross or anybody else?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Ross.

**Mr. Ross:** For the benefit of those listening, I shall now answer in English.

Lorsque vous me demandez si nous pouvons accepter un pourcentage différent par rapport au coût total de transport, je dois répondre que, surtout ici dans les trois provinces des Prairies, la plupart des producteurs estiment que nous avons payé les coûts de transport vers les différents ports, et que, en fin de compte, c'est nous qui avons payé les coûts de transport pour les céréales que nous vendons. Nous avons permis l'entretien et le perfectionnement de ce système, ainsi que l'achat de matériel roulant. C'est nous, mince alors, qui avons permis financièrement de faire marcher tout cela. Vous ne pensez pas que nous sommes bien loin du taux fixé. Alors, si vous me demandez si nous accepterions une augmentation du pourcentage, je vous réponds, pourquoi faire?



## [Texte]

As pointed out by these two gentlemen, if in fact you are going to increase the freight rate, you may end up discouraging production and you may not need the capacity of an upgraded rail line. In a year when we had maximum production, bumper crops, 45 and 50 bushels on unfertilized soil last year, we will have managed to move every darn bushel of it out of our bins by the end of this month, and in this year these rail lines have proven very, very adequate. So given the way conditions are, I feel that what we pay right now and what we paid in the past for every improvement to that system up to this point in time have been very adequate, and whether or not you would propose an increase in freight rates by statute or by simply by any proposition like Bill C-155, it would still not be adequate.

These fellows have taken everything we have; they are not anywhere as beleaguered as we are, as Emmett Hall pointed out this morning. In order for me to pay any kind of increase that you are talking about now, I would have to continue to do what I have done for the last nine years, which is to work outside at the same time as farming.

Quite frankly, people like me get a little bit tired of saying that there is no day when you can come back home. You want to get home. That is the thing. You do it by choice. You people are telling us not to get mad. I tell you, I get mad.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Dubois.

• 1345

**M. Dubois:** Monsieur Ross ou tout autre témoin qui voudra bien répondre, croyez-vous..., peut-être devrais-je adresser cette question au groupe de M. Amyotte..., croyez-vous, dis-je, que notre système ferroviaire est efficace pour le transport des grains? M. Mazankowski a déjà posé cette question aux représentants du *Research Action and Education Center*.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** This is your final question.

**M. Dubois:** Oui. Croyez-vous que le système ferroviaire est efficace?

Nous entendrons, demain, beaucoup de représentants du domaine de l'élevage. Selon vous, si le paiement était fait aux producteurs, cela réglerait-il le problème des éleveurs, parce qu'on sait qu'ils ont beaucoup de problèmes présentement? C'est une question à deux volets.

**M. Amyotte:** On est tout à fait d'accord avec ce que disent les gens qui sont ici à l'heure actuelle. Je vous assure, même si un de nos jeunes membres n'a pu retenir ses émotions, et que nous, les plus âgés, avons su le faire, que ce qu'il a dit est bien véridique; il n'y a eu aucune exagération!

**M. Dubois:** Très bien. La dernière partie de ma question était celle-ci: si l'on faisait le paiement aux producteurs sur une base de 50/50, puisque vous connaissez les éleveurs, est-ce que cela réglerait le problème de l'élevage dans l'Ouest?

**M. Amyotte:** Eh bien, je vais faire comme le jeune homme un peu plus tôt; je vous citerai mon propre cas.

## [Traduction]

Comme ces deux messieurs l'ont mentionné, si vous décidez en fin de compte d'augmenter le taux de transport, vous découragerez les producteurs et le réseau ferroviaire amélioré ne sera peut-être pas utilisé à plein. Durant une année de production maximale, de récoltes exceptionnelles, 45 à 50 boisseaux sur du sol sans engrais l'année dernière, nous réussissons à transporter jusqu'au moindre petit boisseau jusqu'à la fin du mois cette année, le réseau de chemins de fer a été amplement suffisant. Dans ces conditions, j'estime que le taux actuellement en vigueur ainsi que les montants que nous avons investis dans l'amélioration de ce réseau sont tout à fait appropriés. Dès lors, que vous fassiez augmenter les taux de transport par un règlement ou par une proposition telle que le projet de loi C-155, le résultat sera le même.

Ces gens-là ont pris tout ce que nous avons. Pourtant, comme l'a souligné Emmett Hall ce matin, ils sont loin d'être aussi assiégés que nous. Afin de pouvoir payer pour le type d'augmentation dont vous parlez, je vais continuer à faire ce que je fais depuis neuf ans, c'est-à-dire avoir un emploi à l'extérieur, en plus de celui d'agriculteur.

Je dois avouer en toute franchise que nous en avons un peu assez de dire que nous ne pouvons pas renoncer à ces deux emplois. Il n'y a pas moyen de le faire. Le problème, c'est que nous le voulons. Vous nous dites de ne pas nous énerver. Eh bien, je regrette, mais moi, je m'énervé.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Mr. Ross, or any other witness who might want to answer, do you think . . . maybe I should ask this question to Mr. Amyotte's group . . . do you think that our railway system is efficient for the grain transport? Mr. Mazankowski has already asked this question to the representatives of the Research Action and Education Centre.

**Le président suppléant (M. Neil):** C'est votre dernière question.

**Mr. Dubois:** Yes. Do you think that the railway system is efficient?

Tomorrow we shall hear several representatives of the stock breeding business. In your opinion, if the payment were made to the stock breeders, would that solve their problems, as we know that they have plenty of problems at the moment? This is a two-sided question.

**Mr. Amyotte:** We fully agree with the people who are present here at the moment. I assure you, even if one of our young members could not help showing his feeling and we, the older ones, could do it, that what he has said is really true, there was no exaggeration.

**Mr. Dubois:** Very well. The last part of your question was: if we made the payment to the producers on a fifty-fifty basis, from what you know about the stock breeders, do you think that this would solve the problem of the stock breeders in western Canada?

**Mr. Amyotte:** Well, I shall do as the young man did a short while ago; I shall tell you my own story.



[Text]

**M. Dubois:** D'accord.**Mr. Amyotte:** I will go to English here, because perhaps it facilitates.

If you want to know how serious it is I will have to get personal to explain it to you. In my particular case, my father happened to be a pretty successful farmer. He had three sons and one daughter. Each of us got the same chance, you might say, to get into farming. He gave us each a half a section of land at a relatively cheap price.

Furthermore, in my particular case, I decided to get a university education. I taught school for 11 years full-time; 8 of those years I made good money. I ceased to teach full-time because I had to choose among giving time to teaching, farming, and my family. I decided my family came first. I could always go back to teaching some day, but I cannot go back to farming once I am out.

I am not exaggerating—you can check it out at the Royal Bank of Canada in Prince Albert. The first time that I had to abdicate in paying out a loan was this summer. I am in serious financial difficulty. I really wonder if I did not make a darned fool step. Maybe I should have seen this coming a year or two before and should have gone back to teaching full-time. I am saying if a person like me, with the advantages I have had, am in this kind of trouble . . . I am here speaking not so much for myself, because I have an education to fall back on; I am saying if I have misery, look at all the company I have.

There is no way the Saskatchewan farmer or the farmer of the west is going to put up with any more of this. I hate to sound this way, but you can rest assured—and you can communicate this to Ottawa when you gentlemen go back—that the only other step I foresee after this, if you do not listen sincerely to our recommendations—the next step is militancy. I hate like hell to have to use that word, but that is what it is.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Argue wanted to respond to that.

**Mr. Argue:** Mr. Chairman, I cannot see why it is relevant whether or not the rail system is adequate. The rail system was a deal between the Government of Canada and the Canadian Pacific originally, and with other railroads later. The farmers have been asked to produce grain at a severely disadvantaged position a long way from market, farther than any other nation on earth. The railroads and the transportation of grain I think should be the responsibility of Canada, because Canada benefits. I do not think it is relevant whether or not the system is adequate from my viewpoint as a farmer.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Argue.

Mr. Tessier.

I might explain that under the rules of Parliament, which apply to the committee, no demonstrations—whether it is

[Translation]

**Mr. Dubois:** Agreed.**M. Amyotte:** Je vais maintenant continuer en anglais, car cela facilitera probablement les choses.

Si vous voulez en connaître la gravité, je vais devoir vous l'expliquer en vous racontant ma propre expérience. Mon père était un cultivateur dont l'exploitation était assez prospère. Il avait trois fils et une fille. Chacun a eu la même chance, pourrait-on dire, d'entreprendre une exploitation agricole, car il a donné à chacun une parcelle de terrain à un prix relativement bas.

Quant à moi, j'ai décidé d'obtenir un diplôme universitaire; puis j'ai enseigné pendant 11 ans à plein temps, et j'ai fait beaucoup d'argent pendant huit ans. J'ai cessé d'enseigner à plein temps car j'ai dû choisir entre l'enseignement, l'exploitation agricole et ma famille. J'ai décidé que ma famille était plus importante. Je pourrais toujours retourner à l'enseignement, mais non sur une ferme une fois que je l'aurai quittée.

Je n'exagère aucunement—vous pouvez vérifier auprès de la Banque Royale du Canada, Prince Albert. Cet été, pour la première fois, j'ai été incapable de rembourser mon prêt. Je suis dans une situation financière grave. Je me demande sincèrement si je n'ai pas commis une erreur monumentale. J'aurais peut-être dû prévoir cela il y a un an ou deux et retourner à l'enseignement. Je dis que si une personne comme moi (avec tous les avantages que je possède) est dans une situation . . . je ne parle pas seulement de moi, car j'ai la ressource de tirer avantage de mon instruction, mais je dis que si j'en suis rendu à ce point, pensez à tous les autres qui le sont aussi.

Vous pouvez être sûrs que le cultivateur de la Saskatchewan ou de l'Ouest n'endurera plus un tel état de choses. Je déteste parler ainsi, mais je vous assure—et vous pouvez transmettre ce renseignement à Ottawa lorsque vous y retournerez—que la seule autre étape que je prévois maintenant—si vous n'écoutez pas sincèrement nos recommandations—cette étape sera le militantisme. Je déteste énormément devoir utiliser ce terme, mais ce sera cela réellement.

**Le président suppléant (M. Neil):** M. Argue voulait répondre à cela.

**M. Argue:** Monsieur le président, je ne vois pas la pertinence de la question de l'efficacité du système ferroviaire. Ce système faisait à l'origine l'objet d'un accord intervenu entre le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique, puis antérieurement avec d'autres compagnies de chemins de fer. Les cultivateurs ont dû produire du grain alors qu'ils étaient dans une situation extrêmement défavorable puisqu'ils étaient très loin des marchés, plus loin que tout autre pays au monde. Le Canada devrait être responsable des chemins de fer et du transport du grain. Je pense, car il en profite. À mon avis, en tant que cultivateur, la question de l'efficacité du système n'est pas pertinente.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Argue.

Monsieur Tessier.

Je désirerais préciser que, selon les Règlements du Parlement, qui s'appliquent au Comité une démonstration—qu'elle

[Texte]

clapping or shouting or yelling—are allowed. So I would ask you to refrain from that, please.

Mr. Mitchell.

**Mr. D. Mitchell:** Thank you, Mr. Chairman.

In response to this line of questioning earlier about whether the system is adequate, I do not think the overwhelming opposition to this bill should be taken as a conclusion that the status quo is in fact adequate. There are legitimate grievances and needs for change; that process is ongoing. But I think it has to be recognized that the combined effects of freeing up the freight rate structure and dealing again with one side of an equation of an historic agreement and putting those costs onto the producer have serious broad-based implications that have to be taken into account first, because we are at the latter stages of the debate.

We have to stop the bill now and then pick up the questions, pick up the legitimate differences and attempt to deal with the inadequacies both within the grain-handling transportation system and the Crow formula as it applies to particular commodities and regions.

There is the question of can you pay more freight rate, and what is fair, because you have only been paying \$5 a tonne for however many years. That original agreement was a compromise. It built in a statutory rate and imposed that on farmers in a way that does not exist for manufacturing interests or producers of other commodities in other parts of the country. You do not necessarily assume when you manufacture automobiles that you are going to have to pay the freight rate costs to deliver them to Moose Jaw. That is passed on to the consumer as a natural cost of producing and marketing that product.

So the inconsistency is not that farmers are not carrying a fair share of the load; it is that they have been imposed upon, as their side of an obligation, to protect and stabilize the industry to carry a percentage that other sectors of the economy are not expected to carry. The double standard is in reverse of what you are suggesting it to be.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Farden.

**Mr. Farden:** Mr. Chairman, I think perhaps we have caused some of this line of questioning by our statements saying it is obvious that the railways have the capacity now with the equipment they have.

The point we were trying to make was that for several years—about seven, eight, nine years ago—it was the railways themselves that were saying the capacity was not there, that they could not haul our grain. In the last year, they have been saying that you have to do something to increase our capacity. Yet despite all the comment they have been making and all the propaganda they have been putting out, they have proved very conclusively this year they could move that record crop of

[Traduction]

se fasse sous forme d'applaudissements de cris ou de hurlements—n'est permise. Je vous prierais donc de vous en abstenir.

Monsieur Mitchell.

**M. D. Mitchell:** Merci, monsieur le président.

En réponse aux questions posées concernant l'efficacité du système, je voudrais dire que je ne pense pas que l'opposition écrasante exprimée à l'égard du projet de loi doive être interprétée comme une conclusion selon laquelle le statu quo est réellement suffisant. Il y a des plaintes, légitimes, et des besoins de changement; ce processus est amorcé. Je pense toutefois qu'il faut reconnaître que les effets combinés de trois mesures sont assouplir la structure des taux du transport des marchandises, revenir à un seul élément d'un accord historique, et faire supporter tous ces frais par le producteur, vont produire des résultats graves et importants dont il faut tenir compte, car nous en sommes aux dernières étapes du débat.

Nous devons empêcher l'adoption du projet de loi maintenant, puis reprendre les questions, examiner les sources du désaccord légitime et essayer d'éliminer les failles du système de transport du grain et de la formule du taux du Nid-de-Corbeau, en ce qui concerne des denrées et des régions particulières.

La question est de savoir si vous pouvez payer un taux de transport plus élevé, et quel serait un prix équitable, car vous n'avez payé que \$5 la tonne durant de nombreuses années. L'accord initial était le résultat d'un compromis. Il établissait un taux statutaire et l'imposait aux cultivateurs d'une façon qui ne se voit pas chez les entreprises manufacturières ou les producteurs d'autres denrées, dans d'autres régions du pays. Vous ne prenez pas nécessairement pour acquis lorsque vous fabriquez des voitures que vous devrez payer les frais de transport pour les livrer à Moose Jaw. C'est le consommateur qui absorbe ces frais, à titre de coût normal de production et de commercialisation du produit.

Ainsi, l'illogisme ne réside pas dans le fait que les cultivateurs ne supportent pas une part raisonnable du fardeau, mais plutôt dans le fait qu'on les a obligés, pour contribuer à la protection et à la stabilisation de l'industrie, de payer un taux que les autres secteurs économiques ne seront pas censés payer. Cette norme inégale est contraire à celle que vous proposez.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Farden.

**M. Farden:** Monsieur le président, je pense que nous avons peut-être suscité quelques-unes de ces questions par nos déclarations portant qu'il est évident que les compagnies de chemins de fer ont maintenant la capacité suffisante, grâce à leur matériel.

Voici le point que nous tentions d'établir, depuis plusieurs années—environ sept, huit, neuf—les compagnies de chemins de fer elles-mêmes disaient qu'elles n'avaient pas la capacité nécessaire, qu'elles ne pouvaient transporter notre grain. L'an dernier, elles ont dit qu'il fallait que vous fassiez quelque chose pour accroître leur capacité. Et pourtant, malgré tous leurs commentaires et leur propagande, elles ont prouvé de façon concluante, cette année, qu'elles pouvaient transporter, avec les



## [Text]

grain with the facilities they had and that in many cases we have provided for them. All those hopper cars that we bought for them—we have provided them with the capacity and they have proven they can handle our crops with the capacity they now have. Then we say: How could they turn around and say that the farmers must pay more for more capacity?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

Mr. Tessier, have you any further questions? This will be your final question.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord préciser un point: le Comité a reçu un mandat de la Chambre des communes et c'est celui de rapporter le projet de loi le 12 septembre avec ou sans amendement. Il n'y a rien qui spécifie de quelle façon nous, les membres du Comité, devons voter sur le projet de loi en troisième lecture.

Je ne peux parler pour les autres, alors, je ne parlerai qu'en mon propre nom. Je puis donc dire à tous mes amis de l'Ouest que j'ai deux sources d'inspiration pour prendre ma décision. La première est ce que j'ai compris, et c'est l'engagement que j'avais pris, de venir ici et de tenter de comprendre ce qui est à l'avantage de l'Ouest et des producteurs. Ma deuxième source d'inspiration est ce que les producteurs agricoles de mon comté et ce que les organismes agricoles du Québec pensent d'une politique nationale comme celle qui est suggérée dans le projet de loi C-155.

Il y a toutefois une grande question que je garde dans mon esprit et c'est celle que je vous pose: est-ce que le *Crow* est une subvention au transport ou à l'agriculture? Ma position personnelle, avant le dépôt du bill C-155, était que, s'il était presque impossible de satisfaire l'Ouest par une nouvelle politique agricole, et ce que nous avions compris à ce moment-là se reflétait dans le Rapport Gilson, j'ai pensé que le projet de loi C-155 était un premier pas pour corriger les lacunes du transport.

Je tiens à vous redire que, même si je suis membre du Comité et *a fortiori* membre du Parlement, je suis un homme libre! Ce que je ne veux pas, et c'est la seule chose que je ne désire pas — je dis ceci de la façon la plus positive et la plus constructive possible ... c'est devenir un instrument de résistance aux changements. Si vous le voulez bien, comme je suis de ceux qui sont prêts à regarder l'avenir sans pour autant le regarder seul, je suis prêt à construire cet avenir-là avec vous!

Si mes collègues du Québec ont compris que le projet de loi C-155 était une phase de transport, phase nécessaire d'après ce que l'on nous a dit et ce que nous avions compris, et que ce ne serait pas le cas, je suis prêt à dire à mes collègues qu'on a erré. Nous dirons alors au gouvernement que nous ne serons pas partie à une mauvaise décision nationale.

## [Translation]

installaitons et le matériel qu'elles avaient et, souvent, que nous leur fournissions, la récolte record de grain. Tous ces wagons-trémies que nous leur avons achetés—nous leur avons donné la capacité et elles ont prouvé qu'elles pouvaient transporter nos récoltes avec la capacité qu'elles possèdent maintenant. Nous disons donc: Comment peuvent-elles maintenant venir nous dire que les cultivateurs doivent payer plus pour accroître leur capacité.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Tessier, avez-vous d'autres questions? Ce sera votre dernière question.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to clarify one point: the committee has received a mandate from the House of Commons: to bring back the bill, with or without amendments. Nothing tells us in which way we, the members of the committee, will have to vote at the third reading of the bill.

I cannot speak on behalf of the others, then I shall speak for myself. I can tell all my friends in western Canada that my decision is based on the following: firstly, I had understood, and this is what I had undertaken to do, that I had to come here and try to understand what would be the best solution for western Canada and the producers; secondly, what the producers of my county and the agricultural organizations of Quebec think of a national policy like the one that is suggested in the Bill C-155.

There is, however, a very important question that I have in mind and that I am asking you: is the *Crow* a grant for the transport of the grain or for farming? My personal opinion, before Bill C-155 was tabled, was that if it were almost impossible to satisfy western Canada with a new farming policy, and the Gilson report indicated what we had understood at that moment, then Bill C-155 was a first measure taken to eliminate the inadequacies of the transport.

I want to tell you again that, even if I am a member of the committee *a fortiori* a member of Parliament, I am a free man. What I do not want, and this is the only thing I do not want, I say that in the most positive and constructive manner possible is to become an obstacle to the changes. If you agree, as I am one of those who are ready to look at the future, but not alone, I am ready to build that new world with you.

If my colleagues from Quebec have understood that Bill C-155 concerned transport, a necessary stage judging from what we have been told and what we have understood, and that it would not be the case, I am ready to tell my colleagues that we have made a mistake. We shall then tell the government that we will not be part of a bad national decision.



## [Texte]

Je reviens donc à cette question: le projet de loi C-155, comparativement au *Crow*, a-t-il trait à l'agriculture ou au transport?

## [Traduction]

Then I come back to this question: Does Bill C-155, compared to *Crow*, concern farming or transport?

• 1355

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Farden.

**Mr. Farden:** Sir, you have asked what you are going to tell your constituents, in effect, when you go to answer them as to why you voted as you did on Bill C-155. There is one thing we would like to ask you to remember: that we feel the costs of Bill C-155 are horrendous to the taxpayers of Canada . . . not only to the farmers of western Canada, but to the taxpayers of your constituency and to the constituencies of every member represented here, and to the constituency of every member who is not represented here. It is going to be a massive give-away program to the railways from the taxpayers of Canada, and it is a cost that we cannot bear at the moment. If we are going to spend that massive amount of money, I would like to see it spent in other ways, not only in our constituency but in your constituencies as well.

I think we have been misled badly and we have been led down a garden path, to spend money like mad to benefit a sector of the economy that does not need benefiting quite as much as perhaps a great many other sectors do. I would hope that when you vote on the bill you will consider carefully whether that expense is best used in the next 10 years on the railway, or whether there are other places in the Canadian economy that need it far worse.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Farden.

One final question, Mr. Tessier.

**M. Tessier:** Je voudrais simplement revenir un peu en arrière et redresser peut-être le tir, car évidemment, avant de voter je vais penser à ma circonscription. Mais je tiens à vous dire immédiatement une chose, c'est que ma circonscription et moi-même ne tenons pas à faire une politique pour l'Ouest. Actuellement, les producteurs agricoles, chez nous, ne sont pas des producteurs qui seront particulièrement attaqués par une politique telle que le projet de loi C-155, car très majoritairement, chez nous, on produit du lait; donc ils seront très peu touchés. Ce qui est plus important, c'est au niveau de tous les organismes agricoles au Québec et en particulier pour l'Union des producteurs agricoles du Québec qui, elle, prétend que l'agriculture du Québec sera attaquée par le fait que l'on fasse par exemple, dans l'esprit du projet de loi C-155, le paiement aux producteurs. Et ce n'est pas particulièrement là une querelle de circonscriptions de l'Est contre celles de l'Ouest. Ce que je veux, c'est précisément savoir si c'est un problème de transport, si c'est juste de dire que le projet de loi C-155 est une solution au problème du transport, ou doit-on obligatoirement et en même temps considérer tous les aspects agricoles . . . Et là-dessus je suis d'accord avec vous, le projet de loi C-155 n'est pas suffisant.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Farden.

**M. Farden:** Monsieur, vous nous avez demandé ce que vous devriez dire à vos électeurs, lorsqu'ils vous demanderont pourquoi vous avez voté comme vous l'avez fait pour le projet de loi C-155. Il y a une chose que nous vous demanderons de ne pas oublier: c'est que nous estimons que les coûts du projet de loi C-155 sont pharamineux pour les contribuables canadiens, non seulement pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada, mais également pour les circonscriptions de tous les députés qui ne le sont pas. Ce programme consiste à demander à tous les contribuables canadiens de faire un cadeau monumental aux compagnies ferroviaires, et c'est là des dépenses que nous ne pouvons pas nous permettre en ce moment. Si nous envisageons de faire des dépenses aussi considérables, j'aimerais voir cet argent dépensé d'une autre façon, non seulement dans notre circonscription mais dans vos circonscriptions également.

Je crois qu'on nous a sérieusement trompés et qu'on nous a fait prendre des vessies pour des lanternes, en essayant de nous convaincre de faire de folles dépenses au profit d'un secteur de l'économie qui n'en a pas autant besoin qu'un grand nombre d'autres secteurs. J'espère que lorsque vous voterez, vous examinerez soigneusement s'il vaut mieux dépenser de telles sommes durant les 10 prochaines années pour les chemins de fer, ou s'il y a d'autres secteurs de l'économie canadienne qui en ont un besoin bien plus criant.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Farden.

Une dernière question, monsieur Tessier.

**Mr. Tessier:** I would simply like to go back a little and clarify matters because obviously before voting I shall think of my constituents. But there is one thing I must tell you right away and that is, mon constituents and myself, are not interested in a policy favouring the west. For the time being, our farmers will not be particularly affected by a policy such as Bill C-155, for they are a majority of milk producers; therefore, they will hardly be affected. What is more important is that at the level of all agricultural agencies in Quebec, and particularly for the *Union des producteurs agricoles du Québec*, who is alleging that Quebec agriculture will be adversely affected, if, for example, according to the proposal in Bill C-155, payments will be made to producers. And it is not specifically a constituency quarrel, the constituencies of the east against those of the west. What I would like is to know precisely if it is a transportation problem, if it is correct to say that Bill C-155 is a solution to a transportation problem, or must one automatically and simultaneously consider all the agricultural aspects? In this case, I agree with you, Bill C-155 is insufficient.

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mitchell, please.

**Mr. D. Mitchell:** Mr. Chairman, it is not an easily divided category between transportation and agriculture when it comes to the historic development of the western wheat economy. It was a necessity for development of that economy that the state provide a transportation network, for all the reasons of geography and the land-locked location that we faced 100 years ago; and that continues to be a problem in exporting cereal grain in particular in competition with countries that have less of a transportation problem as nations.

So the relationship to agricultural producers was resolved in the original agreement, in which producers agreed to undertake a fixed cost—a cost which has decreased in percentage terms, but is nonetheless real in dollar terms—as part of the partnership with the state, with the government, of overcoming the disadvantages of producing in competition for world markets with other cereal grain-producing countries. What we are asking is that that basis of partnership be continued; that the basic principles be retained; and that the other issues which have evolved, of modernization of the system and the division between the state and the private railway companies for overcoming those changes, be worked out without changing the basic structure of the agreement.

The reason why that basic agreement on the wheat economy and the kind of balance of commodity production which has developed here because of the subsidy to transportation are important to Quebec and other regions is that if they come undone, which this proposed act provides for over a period of time, there will be traumatic and not altogether predictable shifts in production to other commodities . . . to red meats, to feed grain production, to oil seeds—as the costs of transportation militate against providing that large export volume that has been provided historically.

So it has dramatic national effects in two ways. First of all, cereal grain export production will predictably go down and the balance of payments advantage that goes with that will decline; and that will affect all of Canada, including Quebec. Secondly, there will be a distortion of commodity production as producers on the Prairies make adjustments to this new cost and go into other production in competition with, for a very narrow North American market, Canadian and North American market—in competition with dairy producers and hog producers and other producers in eastern Canada. So I think it has dramatic implications for the country as a whole, and the reasons for Quebec producers opposing and questioning the bill are very much in alliance with the reasons for prairie producers opposing it.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Dr. Stirling.

**Mr. Stirling:** As Don said, the original Crow agreement was not a subsidy to agriculture; it was, after all, a government activity to keep the Canadian economy alive; to make the

[Translation]

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mitchell, s'il vous plaît.

**M. D. Mitchell:** Monsieur le président, dans le cas de l'histoire du développement de l'économie du blé de l'Ouest il n'est pas facile de faire la distinction entre le transport et l'agriculture. Il était indispensable pour le développement de cette économie que l'état fournisse un réseau de transport, pour toutes sortes de raisons géographiques et parce qu'il y a une centaine d'années nous n'avions pas accès aux voies navigables; cela continue à être un problème pour l'exportation du grain, en particulier, lorsqu'il s'agit de faire la concurrence à des pays qui n'ont pas les mêmes problèmes de transport que nous.

Donc, les rapports avec les producteurs agricoles ont été réglés dans l'accord initial, dans lequel les producteurs ont convenu d'assumer des coûts fixes, coûts qui ont diminué en termes de pourcentage, mais qui néanmoins sont très réels en termes de dollars. Ils ont convenu d'assumer ces coûts, parce qu'ils ont voulu faire leur part pour aider le gouvernement, l'État, à surmonter les désavantages d'une production agricole qui doit lutter avec d'autres pays producteurs de grain pour les marchés mondiaux. Ce que nous demandons, c'est que la base de cette association ne change pas, que les principes de base soient conservés, et que les autres questions qui se sont posées, c'est-à-dire la modernisation du système et la répartition des coûts de cette modernisation entre l'État et les compagnies ferroviaires, que ces questions, dis-je, soient réglées sans modifier la structure de base de l'accord.

Le Québec et les autres régions seront affectés si l'on met fin à cet accord de base sur la production du blé et à l'équilibre créé par les subventions au transport dans la production des autres denrées, (ce que ce projet de loi prévoit de faire au bout d'un certain temps), parce qu'il y aura des changements traumatisants et pas entièrement prévisibles, c'est-à-dire que l'on produira d'autres denrées, des viandes rouges, du grain à bétail, des graines oléagineuses, parce que les coûts du transport militent contre le volume important d'exportation qui a toujours été le nôtre.

Donc, cela aura deux conséquences dramatiques pour la nation. Premièrement, on peut prévoir que la production de grain à l'exportation diminuera et les avantages de la balance des paiements qui l'accompagnent diminueront également; cela affectera tout le Canada, y compris le Québec. Deuxièmement, la production des denrées sera dérégulée lorsque les producteurs des Prairies feront des ajustements à ce nouveau coût et entreront en concurrence pour un marché nord-américain et canadien très étroit, avec des producteurs laitiers et des producteurs de porcs et d'autres producteurs de l'Est du Canada. Je pense donc, que les conséquences seront dramatiques pour le pays tout entier, et les raisons pour lesquelles les producteurs du Québec s'opposent et remettent en question le projet de loi sont très similaires aux raisons des producteurs des Prairies.

**Le président suppléant (M. Neil):** Docteur Stirling.

**M. Stirling:** Comme Don l'a dit, à l'origine, l'accord du Nid-de-Corbeau n'était pas une subvention aux agriculteurs; après tout, c'est au gouvernement qu'il revenait de maintenir



**[Texte]**

whole thing work. And Bill C-155 is not a subsidy to agriculture; it is a massive subsidy to the transportation system. So from that point of view, I suppose your constituents could be sanguine about its possible effects on them. The difficulty is that in the process of changing this transportation freight-rate system, it is meddling with the structure of agriculture. And you can rest assured that if the structure of prairie agriculture gets meddled with, if I were a Quebec farmer I would be quivering in my boots, because these people, when they no longer have grain markets and they unleash their productive capacities into other areas—pandemonium could break loose, especially if those markets are not structured with marketing boards and they are not carefully organized. From that point of view, I think one could be very worried about it.

You asked us, finally, if Bill C-155 is a first step. It is not only a first step. It is a first step backwards. We have already solved some of the problems that it works backwards on. It introduces managerial practices that we have already managed to improve on, and it works in the wrong direction in that respect. So you would want to get rid of Bill C-155 even in its own respects, quite apart from what it will do to Quebec agriculture.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Upshall.

**Mr. Upshall:** About the agricultural transport analogy, we have to look at it for what it is, transportation being two companies transporting our grain, and agriculture being 100-and-how-many-thousand units of people. If you reverse it, agriculture is one or two; transportation is a whole bunch of people scrambling for the market. This is something that has to be identified here. It is not just agriculture in western Canada; it is not just this inanimate object.

Relating it to your own people, it is the same situation. It is units of people. It is affecting their livelihood. Let us keep that clear.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you.

Mr. Benson, please.

**Mr. Benson:** Mr. Chairman, Bill C-155 to me is a complete turnaround to the subsidy that was put on our railroads for moving food back in the late 1800s and early 1900s. The purpose of that subsidy was that farmers, who developed the west, would be able to move their food to market at a reasonable cost. So be it. Here we are today, and Bill C-155 is doing the complete opposite. As we see it, as farm people, people who have spent many years on the farm, in fact... (*sTechnical difficulties—Editor*)s

**[Traduction]**

l'économie canadienne en bon état, à veiller à ce que tout fonctionne bien. De même le projet de loi C-155 n'est pas une subvention aux agriculteurs, c'est une subvention massive au système de transport. Donc, de ce point de vue, je suppose que vos électeurs peuvent être confiants au sujet des éventuelles répercussions qu'il aura pour eux. Le problème c'est qu'en voulant modifier ces tarifs de marchandises, on modifie la structure de l'agriculture. Et vous pouvez être sûr que si la structure de l'agriculture des Prairies est modifiée, si j'étais un agriculteur québécois je tremblerais dans mes chaussures, parce que ces gens, lorsqu'ils n'auront plus de marché du grain et qu'ils lâcheront leurs capacités de production dans d'autres secteurs, ce sera le chaos particulièrement si ces marchés ne sont pas structurés, avec des offices commerciaux, et s'ils ne sont pas soigneusement organisés. De ce point de vue, je pense que l'on a tous les droits de s'inquiéter.

Finalement, vous nous avez demandé si le projet de loi C-155 est une première étape. Ce n'est pas seulement une première étape. C'est un pas en arrière. Nous avons déjà résolu certains des problèmes qu'il a accentués. Il propose des pratiques de gestion que nous avons déjà améliorées et dans ce sens il va dans la mauvaise direction. Donc, il faudrait se débarrasser du projet de loi C-155 à ce chef, sans même tenir compte des répercussions qu'il aura sur l'agriculture québécoise.

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Upshall.

**M. Upshall:** Quant à l'analogie sur le transport des denrées, nous devons la voir telle qu'elle est: le transport, c'est deux compagnies ferroviaires qui transportent notre grain, et l'agriculture c'est 100 et plusieurs milliers d'individus. Si l'on fait l'inverse, l'agriculture c'est une ou deux personnes, et le transport tout un tas de gens qui se battent pour leur part du marché. C'est là quelque chose qu'il faut clarifier ici. Il ne s'agit pas simplement de l'agriculture dans l'Ouest du Canada; il ne s'agit pas simplement de cet objet inanimé.

Par rapport à vos gens c'est la même situation, il s'agit d'individus. Cela a un effet sur leur subsistance. Il nous faut garder cela à l'esprit.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci.

Monsieur Benson, s'il vous plaît.

**M. Benson:** Monsieur le président, pour moi le projet de loi C-155 est complètement l'opposé de la subvention qui avait été accordée à nos chemins de fer pour transporter les denrées alimentaires à la fin du siècle dernier et au début de celui-ci. Cette subvention avait pour but d'aider les agriculteurs, qui exploitaient les terres de l'Ouest, à transporter leurs denrées vers les marchés à un coût raisonnable. Soit! Aujourd'hui, le projet de loi C-155 fait exactement l'opposé. D'après ce que nous pouvons en juger, en tant que cultivateurs, en tant que personnes ayant passé de nombreuses années sur la ferme, en fait... (*Difficultés techniques—réviseur*)



[Text]

• 1405

Therefore, we have 1499 the fifth generation of our blood on the farm today.

I love Saskatchewan. I love Canada. In no way do I feel that it should be led down the garden path by Bill C-155. I may not speak for 100% of western Canada, but I speak for a good majority of people who have been involved in agriculture and wish to see their families continue in agriculture, producing food for a hungry world in a way of life that is incomparable to any city life.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I warn you that if Bill C-155 is passed as it is today, it will mean the demise of western agriculture. All of Canada will suffer. When the agriculture dollars quit moving around in western Canada everyone suffers: the café operator, the barber, the machinist, the salesman of farm machinery, the whole gamut of industry that is required to produce food. We ask you to be very, very sincere and think of western Canada when you make your final decision on Bill C-155.

Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I am sorry, gentlemen, but I think we will have to cut off the responses. Mr. Ostiguy had a supplementary he wanted to ask.

Can you address it to a specific individual?

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président. Je poserai ma question à n'importe lequel des témoins qui comparaissent, et ce pour le bénéfice du Comité et peut-être aussi pour le bénéfice de l'enregistrement de nos débats.

Pouvez-vous dire quel pourcentage de céréales, comparative-ment aux autres provinces des Prairies, la Saskatchewan produit-elle?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Mitchell.

**Mr. D. Mitchell:** Saskatchewan produces roughly 65%. I can be corrected on the exact totals. I think it is about 60% to 65%, so clearly the majority of grain producers are in Saskatchewan.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

Mr. Althouse, five minutes, and would you try to address your question to a specific individual, please?

**Mr. Althouse:** First of all, I would like to address the group.

It seems to me what we have here is almost a group of mini-royal commissions or task forces, Mr. Chairman, who have done an excellent job of organizing the intellectual resources of their communities in different parts of Saskatchewan and across the province in different ways. I think it is useful to note that while they all started out as separate groups, their recommendations are very similar in nature. Basically they are

[Translation]

Ainsi, c'est la cinquième génération 1499 de notre famille qui est sur la ferme aujourd'hui.

J'aime la Saskatchewan. J'aime le Canada. Je ne crois nullement que ses habitants doivent se laisser duper par le projet de loi C-155. Je ne parle peut-être pas au nom de tous les habitants de l'Ouest, mais je parle au nom d'une bonne majorité de gens qui ont vécu de l'agriculture et qui désirent voir leurs familles continuer dans ce domaine, produisant des denrées alimentaires pour un monde affamé et vivant un mode de vie qui ne peut être comparé à celui des habitants des villes.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je vous avertis que, si le projet de loi C-155 est adopté tel qu'il est maintenant, ce sera la fin de l'agriculture dans l'Ouest. Tout le Canada souffrira. Lorsque les dollars produits par l'agriculture cessent de circuler dans l'ouest du Canada, tout le monde en souffre: le propriétaire de café, le barbier, le mécanicien, le vendeur de machines agricoles et toute la gamme des industries nécessaires pour produire des denrées alimentaires. Nous vous demandons d'être très, très sincères et de penser à l'ouest du Canada lorsque vous prendrez votre décision finale concernant le projet de loi C-155.

Merci beaucoup.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je regrette, messieurs, mais je crois que nous allons être obligés d'abrégier les réponses. M. Ostiguy avait une question supplémentaire à poser.

Pouvez-vous la poser à une personne en particulier?

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman. I wish to address my question to any one of the witnesses for the benefit of the committee and perhaps also for the record.

Can you tell me, percentagewise, how much grain Saskatchewan produces, as compared to the other prairie provinces?

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Mitchell.

**M. D. Mitchell:** La Saskatchewan en produit environ 65 p. 100. Vous pouvez me corriger, si vous savez le pourcentage exact. Je crois que c'est à peu près 60 à 65 p. 100, donc, il est clair que la majorité des producteurs de céréales se trouvent en Saskatchewan.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup.

Monsieur Althouse, vous avez cinq minutes. Voulez-vous essayer de poser votre question à une personne en particulier, s'il vous plaît?

**M. Althouse:** Tout d'abord, j'aimerais m'adresser au groupe.

Il me semble, monsieur le président, que ce que nous avons ici c'est presque un groupe de mini-commissions royales ou de mini-groupes d'étude qui ont fait un excellent travail en organisant, de différentes façons, les ressources intellectuelles de leurs communautés dans diverses parties de la Saskatchewan et dans toute la province. Je crois qu'il est bon de noter que, même si au départ ils étaient tous des groupes distincts,

*[Texte]*

all telling us that this bill is not good for their communities and that the old rate, with some perhaps improvements as to the amount of products going into it, is basic to their communities' survival.

Since there are only five minutes and there is not much time for questions, I think I would like to focus on two of the groups at separate points in time. First I would like to ask a question to the RAE group concerning the comment made in answer to one of the questions just previously, where I believe it was Dr. Stirling who pointed that a great many of the problems that have been assumed to exist out here, which seem to be the reasons for the bill being proposed, have either been solved or are on the way to being solved. I can see that the elevator system has been upgraded so that there is much faster loading, so that cars do not sit waiting to be loaded. I can see that there have been a lot of corrections in the old practice of sometimes improperly loading cars with the wrong grade so that grain now shipped from the point meets the demand that is going to exist at the port. The system is now utilizing some of the elements of unit trains with block shipping of certain grades and kinds of grain.

What other assumptions do you read into this bill that have existed where action has already been taken? I guess what we are asking is, is the system as broken down and as bad as some of the proponents of the bill are portraying? What kind of improvements are still left to be made at the community level and at through to market?

**Mr. Stirling:** Mr. Chairman, I did not want to leave the impression that the system was not without problems. I think the main point we wanted to make was that there is a fundamental issue here which has to do with the maintenance of the Crow. There are a number of divisionary issues which have been rather skilfully manipulated into the debate, and ones which we seem to be focusing on. This issue about the capacity of the system may in fact be one of those, because as other groups have pointed out, we have done rather well at hauling grain. Obviously we need to have some improvement in the branch-line system. This morning Justice Hall was especially skilful at showing us how inefficiencies between the two companies could be corrected, but I do not think that is the central point of our brief. The central point of our brief is rather that these kinds of issues can be resolved much more adequately in a carefully planned agricultural policy than they can in a bill that focuses on such a narrow issue as simply grain freight rates.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you. Your last question, Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Since there is only one question left, a question of clarification to the Action Group for Crow Retention, which presented a proposal to guarantee grain

*[Traduction]*

leurs recommandations sont de nature très semblable. Fondamentalement, ils nous disent tous que ce projet de loi n'est pas bon pour leurs communautés et que l'ancienne subvention, avec peut-être certaines améliorations quant au nombre de produits y donnant droit, est essentielle à la survie de leurs communautés.

Comme je n'ai que cinq minutes et qu'il ne reste pas beaucoup de temps pour des questions, je crois que j'aimerais m'adresser à deux groupes, séparément. En premier lieu, j'aimerais demander une question au groupe du RAEC au sujet du commentaire fait en réponse à l'une des questions posées juste avant; je crois que c'est M. Stirling qui a fait observer qu'un grand nombre des problèmes que l'on a présumé qu'il y avait ici (ce qui semble être la raison d'être du projet de loi) ont déjà été résolus ou sont sur le point de l'être. Je peux voir que le système de silos a été amélioré, de sorte que le chargement est beaucoup plus rapide et que les wagons n'attendent pas à la file pour être chargés. Je peux voir qu'il y a eu beaucoup d'améliorations à l'ancienne pratique, alors que les wagons étaient parfois mal chargés avec la mauvaise catégorie de grain, ce qui fait que le grain expédié actuellement de cet endroit permettra de répondre à la demande qui existera au port. Avec le système actuel, on utilise certains des éléments des trains-groupes pour faire l'expédition en bloc de certaines catégories et de certaines sortes de grain.

Quoi d'autre supposez-vous qu'il y a dans ce projet de loi concernant d'anciens problèmes auxquels on a déjà remédié? Je suppose que la question que nous nous posons est la suivante: le système est-il aussi détraqué et aussi mauvais que les défenseurs du projet de loi le croient? Quelles sortes d'améliorations reste-t-il à faire au niveau communautaire et à tous les échelons jusqu'au marché?

**M. Stirling:** Monsieur le président, je ne voulais pas donner l'impression que le système est sans problème. Je crois que le point principal que nous voulions souligner c'est qu'il y a une question fondamentale ici, concernant le maintien en vigueur de la subvention du Nid-de-Corbeau. Il y a un certain nombre de sujets de division qui ont été plutôt adroitement introduits dans le débat, et nous semblons centrer la discussion sur ces sujets. En fait, la question du rendement du système peut bien être l'un de ces sujets, car comme d'autres groupes l'ont souligné, nous avons assez bien réussi dans le transport du grain. Évidemment, certaines améliorations sont nécessaires dans le réseau des voies de service. Ce matin, le juge Hall a été particulièrement habile pour nous expliquer comment l'inefficacité des deux compagnies pourrait être corrigée, mais je ne crois pas que ce soit là le point central de notre mémoire. Ce dernier fait plutôt ressortir le fait que les questions de ce genre peuvent être résolues beaucoup plus efficacement par une politique agricole soigneusement planifiée que par un projet de loi axé sur une question aussi restreinte que les taux de transport du grain.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci. Votre dernière question, monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Comme il ne reste qu'une seule question, je soulèverai celle des explications à donner aux membres du Groupe de travail pour le maintien du tarif du Nid-de-



[Text]

producers 10% of their investment. I am not sure that we understand entirely how this will work. I am not sure of the base you are using for investment. We heard from the Winnipeg Chamber of Commerce, and I believe they estimated that western Canadian farmers had an investment base of something like \$53 billion, in which case I take it you would be offering \$5.3 billion of a guarantee to income. I have difficulty understanding the definitions, I guess, because I know that net income for all of Canada's farmers last year was only \$3.5 billion or \$3.6 billion and that was supposed to include not only return on investment but the full payment of the wage to the farm operator for his management and work. We see that from Statistics Canada the total farm assets are supposed to be in the neighbourhood of \$132 billion. In order to make this a program that would not be destructive of one region to the other, are you proposing to offer that right across the country? What is the roughly \$13 billion that would be offered with this kind of program supposed to cover, and where does the money come from?

• 1415

**Mr. Amyotte:** If I may have the liberty, Mr. Chairman, I would like to introduce another member of our group who would like to reply to that question. His name is Mr. Switenky. He is actually the president of our organization.

**Mr. Earl Switenky (President, Action Group for Crow Retention):** Thank you very much, Mr. Chairman.

To answer the member's question very specifically may be somewhat premature here for our purposes today. I think our attempt here is to reveal the inadequacies in Bill C-155 in terms of its application of fair play and justice.

We seem to be receptive to the impression that the federal government has analysed the situation on behalf of the railways and has perceived the need to provide for the railways funds that will allow them either in capital or in operations to spend moneys that they are proposing are required. On the basis of fair play and justice we are proposing a similar and in fact perhaps a more significant need on behalf of the agricultural grains production industry and in fact in similar production agriculturally across this nation.

The federal government ought as well to consider, if they are prepared to approach the transportation question and firmly support the railways guaranteeing them a 20%-plus return on investment, that in similar fashion, using a similar formula based on the significance of the need of agricultural producers, particularly as our interests are in western Canada, that same formula or a similar formula might be applied in order to provide agricultural producers not with a 20% return on

[Translation]

Corbeau, ce dernier ayant présenté une proposition garantissant aux producteurs de grain 10 p. 100 de rendement sur leur capital investi. Je ne suis pas sûr que nous comprenons tout à fait comment cela fonctionnera. Je ne sais pas au juste quel montant vous utilisez comme base d'investissement. Nous avons eu des nouvelles de la Chambre de commerce de Winnipeg, et je crois qu'ils ont estimé que les cultivateurs de l'ouest du Canada avaient une base d'investissement d'environ 53 milliards de dollars et, dans ce cas, je suppose que vous offririez une garantie de revenu de 5,3 milliards de dollars. J'ai de la difficulté à comprendre les définitions; je suppose que c'est parce que je sais que, l'année dernière, le revenu net de tous les cultivateurs canadiens n'était que de 3,5 ou 3,6 milliards de dollars et ce chiffre était supposé comprendre non seulement le rendement sur le capital investi, mais aussi le montant complet du salaire payé à l'exploitant de la ferme pour la gestion et le travail accompli. D'après Statistique Canada, l'actif total des fermes est censé être aux environs de 132 milliards de dollars. Pour faire en sorte que ce programme n'entraîne pas la destruction d'une région par une autre, vous proposez-vous d'offrir cela dans tout le pays? Cette somme d'environ 13 milliards de dollars qui serait offerte avec ce genre de programme, qu'est-elle censée couvrir, et d'où vient l'argent?

**M. Amyotte:** Si je peux me permettre monsieur le président, j'aimerais présenter un autre membre de notre groupe qui voudrait répondre à cette question. C'est M. Switenky. En fait, il est président de notre organisation.

**M. Earl Switenky (président, Groupe de travail pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Il serait peut être quelque peu prématuré, du point de vue des objectifs que nous poursuivons aujourd'hui, de fournir une réponse très précise à la question du député. Je pense que nous tentons actuellement de révéler les aspects inadéquats du projet de loi C-155 pour ce qui est de l'équité et de la justice.

Nous semblons portés à croire que le gouvernement fédéral a analysé la situation au nom des sociétés ferroviaires et a conclu à la nécessité de fournir à ces sociétés des fonds leur permettant de dépenser en capital ou en exploitation les sommes qu'elles estiment nécessaires. Guidés par le souci de l'équité et de la justice, nous pouvons affirmer, au nom de l'industrie de la production des grains et, en fait, de celle de la production agricole connexe de l'ensemble du pays, de celle de la production agricole connexe de l'ensemble du pays, que nous avons des besoins semblables et peut-être même plus importants.

Si le gouvernement fédéral est prêt à étudier la question du transport et à donner un solide appui aux sociétés ferroviaires en leur assurant un rendement de 20 p. 100 et plus sur le capital investi, il devrait aussi, en se fondant sur une formule semblable adaptée à l'importance des besoins des producteurs agricoles, surtout que nos intérêts sont situés dans l'Ouest canadien, faire en sorte, que l'on applique une formule identique ou semblable afin de donner aux producteurs



## [Texte]

investment, but pare that in half to, for example, a 10% return on investment in order to provide a viability that will definitely filter throughout the entire nation and will be spent and received by people in supply and service industries right across Canada.

We intended our presentation to be no endorsement whatsoever of Bill C-155. We feel unless the federal government is prepared to consider the ability of farmers to pay and to consider a proposal of a 10% guaranteed return on investment to the agricultural grains industry... without that formula Bill C-155 is not worthy of any consideration whatsoever, because of the physical impossibilities in its implementation.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

We are running well over two hours behind. We still have two questioners, and I think in fairness to the witnesses who have been waiting for several hours that I will allow each of the names on the list one quick question.

I will call upon Mr. Hovdebo first, please.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to follow along on the question that Mr. Althouse just asked about the rather comprehensive proposal to develop a policy for agriculture based on return on investment. Has your group looked at the procedures, the requirements, of how such a guarantee would be put into effect? We now have a number of guarantees in a number of areas. We have grain stabilization; we have marketing boards; and so on. How do you think a comprehensive approach such as you are suggesting could be put into effect?

**Mr. Cyril Edwards (Director, Action Group for Crow Retention):** Mr. Chairman, in answer to your question with regard to how...

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Your name, please.

**Mr. Edwards:** Cyril Edwards.

With regard to the question that you have posed as to how this could be implemented, it is difficult at this point to get into the total specifics of it. I think if this proposition were to be carried forward we would like probably to form part of a committee and we could outline our thoughts on it.

Basically I think, to give you a broad overview of how this program could be developed, the return on investment to my farm or to a Saskatchewan farmer or to a Canadian farmer is as important as it is to the railways. Without our having a return on investment we cannot operate.

To get into how we would develop the situation on the return I think is something that has been hidden in a lot of this whole Crow debate. We know that there are substantial coal reserves

## [Traduction]

agricoles non pas un rendement de 20 p. 100 sur le capital investi, mais plutôt la moitié de cette somme, par exemple, un rendement de 10 p. 100, afin de leur assurer sur viabilité qui se ferait certainement sentir dans toute la nation et profiterait aux travailleurs du secteur des approvisionnements et services dans l'ensemble du Canada.

Nous ne voulions pas que notre exposé soit conçu comme un appui quelconque au projet de loi C-155. Nous estimons que, si le gouvernement fédéral n'est pas prêt à prendre en considération la capacité de payer des agriculteurs et la possibilité de garantir un rendement de 10 p. 100 sur le capital investi au secteur des grains agricoles, le projet de loi C-155 ne mérite aucun attention à cause des obstacles matériels qui se posent à sa mise en application.

Merci.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci beaucoup.

Nous avons plus de deux heures de retard. Nous avons encore deux intervenants, et je crois qu'en toute justice envers les témoins qui attendent depuis plusieurs heures, je permettrais à chacune des personnes qui figurent sur la liste de poser une question rapide.

Je prierais d'abord Hovdebo de poser sa question.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Je veux commenter la question que M. Althouse vient de poser au sujet de la proposition assez vaste visant à concevoir une politique agricole fondée sur le rendement du capital investi. Votre groupe a-t-il étudié les procédures et les exigences de la mise en application d'une garantie de ce genre? Nous avons à l'heure actuelle un certain nombre de garanties dans quelques secteurs. Nous avons la stabilisation des grains, les offices de commercialisation, et le reste. Comment croyez-vous qu'une approche globale comme celle que vous proposez pourrait être mise en application?

**M. Cyril Edwards (directeur, Groupe de travail pour le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau):** Monsieur le président, en réponse à votre question au sujet...

**Le président suppléant (M. Neil):** Votre nom, s'il vous plaît.

**M. Edwards:** Cyril Edwards.

En ce qui concerne la question que vous avez posée au sujet de la mise en application de ce système, il est difficile à l'heure actuelle de donner une réponse vraiment détaillée. Je crois que si cette proposition était étudiée plus à fond, nous aimerions probablement faire partie d'un comité et nous prononcer à son sujet.

Pour vous donner une vue d'ensemble de la façon dont ce programme pourrait être élaboré, je pense fondamentalement que le rendement sur le capital investi sur ma ferme, sur une ferme de la Saskatchewan ou sur toute ferme canadienne est aussi important qu'il l'est pour les sociétés ferroviaires. Nous ne pouvons exploiter une ferme si nous n'avons pas de rendement sur le capital investi.

Je crois que la question de savoir ce que nous ferions de ce rendement s'est perdue dans tous les débats sur l'entente du Nid-de-Corbeau. Nous savons qu'il y a des réserves de charbon

[Text]

in British Columbia and we know that these coal reserves if the Crow rate is released or is broken will be available then to be developed by the government and/or the railways at commercial rates. Working into our proposition, then, for us to be guaranteed a return on investment in low agricultural return periods we would ask that some of the moneys that are coming out of this development of the coal which will probably be developed and sold commercially be applied to make up the shortfall within our own operations. This then would not place a further burden on the tax position in Canada.

Did you want to go any further on that?

**Mr. Hovdebo:** How would this affect Bill C-155?

**Mr. Edwards:** Basically we are saying, as I think Mr. Switenky had mentioned, that we certainly are not endorsing Bill C-155. I think we are trying to bring to light here that if it is fair for the railways to receive a return on investment, then it is fair for us to receive a return on investment. If our position is not fair and we are going to be thrown out, then the railways' position is a lot less fair and they should be thrown out; and we are right back to the Crow.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you, Mr. Hovdebo.

**Mr. Gustafson,** one quick question.

**Mr. Gustafson:** First of all, I would like to commend you on an excellent presentation here today.

On page 16 under number seven, the loss of revenue for export grains because of the problems we will face—have you done any research in this area and also the shift to various commodities? It has been my finding as a member of Parliament that there have been a number of enquiries from farmers who are facing bankruptcy—I do not think they have faced it to this date, but are facing it, and I am getting inquiries—who have already shifted, for instance, from wheat production to trying to produce beef or hogs and as a result of that shift are now facing very, very severe financial problems. I can tell you that as a member of Parliament. Have you done any research in that regard in terms of numbers? To Mr. Mitchell, please.

**A Witness:** First of all, we have not ourselves done any more research than one can do with a sharp pencil and calculator. The disappointing thing is that there was not nearly enough research done in the run-up to this bill on that very topic. We have very serious reservations about the assumptions behind a good deal of the research that came out supporting this bill on that point.

I do not know to what extent they have completed their work, but a group in the Department of Agricultural Economics at the University of Saskatchewan are doing some fairly careful analysis of this, and you might want to consult with them. Their work is based on modelling farm enterprises and

[Translation]

importantes en Colombie-Britannique et que, si le tarif du Nid-de-Corbeau était supprimé, ces réserves pourraient être exploitées par le gouvernement ou les sociétés de chemin de fer à des taux commerciaux. Donc, en ce qui concerne notre proposition, nous cherchons à disposer d'un rendement garanti sur le capital investi dans des périodes où les revenus agricoles sont faibles, c'est pourquoi nous aimerions qu'une partie des sommes qui découleront de l'exploitation et de la vente commerciale probables du charbon serve à combler le déficit de nos opérations. Cette mesure n'alourdirait pas davantage la situation fiscale du Canada.

Voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

**M. Hovdebo:** Comment ces considérations influeraient-elles sur le projet de loi C-155?

**M. Edwards:** Nous disons fondamentalement, comme l'a mentionné M. Switenky, je crois, que nous n'appuyons certainement pas le projet de loi C-155. Je pense que nous essayons de faire valoir actuellement que, s'il est juste que les sociétés ferroviaires reçoivent un rendement sur le capital investi, il est juste que nous en recevions aussi. Si notre point de vue est erroné et mérite d'être rejeté, celui des sociétés ferroviaires l'est encore plus et mérite aussi d'être rejeté, ce qui nous ramène directement à l'entente du Nid-de-Corbeau.

**Le président suppléant (M. Neil):** Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Gustafson, une question rapide.

**M. Gustafson:** J'aimerais d'abord vous féliciter pour l'excellente présentation que vous nous avez faite aujourd'hui.

A la page 16, rubrique sept, la perte des revenus dans le domaine des grains d'exportation imputable aux problèmes que nous connaissons—avez-vous fait de la recherche dans ce domaine ainsi que sur les changements au niveau de la production? J'ai constaté, à titre de député, que nous avons reçu un certain nombre de demandes d'agriculteurs acculés à la faillite—je pense qu'ils n'en étaient pas venus à cela jusqu'ici, mais ils y sont maintenant, et je reçois des demandes—qui ont déjà passé, par exemple de la production du blé à celle du boeuf ou du porc et qui, par suite de cette décision, font face à des problèmes financiers extrêmement graves. Je peux affirmer cela à titre de député. Avez-vous fait des recherches à cet égard et recueilli des chiffres? Je pose la question à M. Mitchell, s'il vous plaît.

**Un témoin:** Premièrement, nous n'avons pas fait nous-mêmes des recherches plus poussées que celles que l'on peut faire à l'aide d'un crayon et d'une calculatrice. Ce qui est décevant, c'est qu'on n'a pas fait assez de recherches à ce sujet au cours de la préparation du projet de loi. Nous avons de très sérieuses réserves au sujet des hypothèses sous-jacentes à un grand nombre des recherches qui venaient appuyer cet aspect du projet de loi.

Je ne connais pas l'état d'avancement des travaux, mais je sais qu'un groupe du Département d'économie agricole de l'université de la Saskatchewan analyse d'assez près cette question, et vous aimeriez peut-être le consulter. Son travail consiste à bâtir un modèle d'entreprises agricoles et à détermi-



[Texte]

seeing which kinds of enterprises would suffer the most under these kinds of changes.

• 1425

There is also the difficulty of guessing what farmers would do in terms of real, live situations, the kind you refer to. I think it is our impression that in the short run at least, there will be, as I have described it before, pandemonium as farmers search for commodities that are at least as productive of revenue as grain was and where they can control the costs and so forth. It will produce serious marketing problems.

**Mr. Wayne Amiss (Member, The Research Action Education Centre):** If I may just add to that, speaking from the experience in my particular neighbourhood, a number of farmers in similar situations have attempted to look at alternative crops. Many of these crops, as has been mentioned, are not marketed through marketing boards. They are often grown under contract with private companies. Unfortunately, because farmers do not have the legalistic knowledge that the companies have, many of the farmers in fact get into more severe financial straits because in fact the contracts are written to the advantage of the companies.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** I wonder if you would make your answer fairly short, please.

**Mr. Farden:** Yes, sir. I have one question for the committee. There have been a lot of questions today on the effects on farms, the effects on bankrupt farms, all questions that should be answered by agricultural economists. Did Dr. Gilson not consider the effects he was going to produce when he brought forth his report?

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Of course the committee is not allowed to answer questions, but we will take your comments as a representation and take them into consideration.

**Mr. Farden:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Argue, and that is the last response.

**Mr. Argue:** Mr. Chairman, thank you. I would like to make one quick remark.

I am extremely worried about the dangerous polarization that is taking place politically in western Canada. The Liberal Party seems to have been completely destroyed, the NDP is severely damaged, and the Conservative Party is coming on strong. There is nothing wrong with that, excepting that when one party gets all the seats we know it is in a dangerous position. There is something more dangerous than that. There is some kind of an underground working out there that is transferring its votes to the Conservative Party. But they are a little bit more dangerous than that.

[Traduction]

ner le genre d'entreprises qui souffriraient le plus de ces changements.

Il y a aussi le fait qu'il est difficile de deviner ce que feraient les fermiers dans des situations concrètes et bien réelles, du genre de celles dont vous parlez. Je crois que nous avons l'impression qu'il y aura, du moins à court terme, et j'ai déjà décrit la situation, une vraie tour de Babel, puisque les fermiers chercheront des produits qui sont aussi rentables que l'était le grain, mais avec lesquels ils pourraient contrôler les coûts, etc. Cela entraînera de graves problèmes de commercialisation.

**M. Wayne Amiss (membre du Research Action Education Centre):** J'aimerais simplement ajouter que j'ai moi-même pu constater que près de chez moi, plusieurs fermiers qui se trouvaient dans des situations semblables ont tenté de se tourner vers des cultures de remplacement. Comme on l'a souligné, un grand nombre de ces cultures ne sont pas commercialisées par l'intermédiaire d'offices de mise en marché. Ces produits sont souvent cultivés en vertu d'ententes conclues avec des sociétés privées. Malheureusement, les fermiers n'ayant pas les mêmes connaissances juridiques que les compagnies, nombreux sont ceux qui se retrouvent dans une situation financière encore pire du fait que les ententes ont été rédigées à l'avantage des compagnies.

**Le président suppléant (M. Neil):** Vous serait-il possible de répondre assez brièvement, s'il vous plaît.

**M. Farden:** Certainement, monsieur. J'aurais une question à poser aux membres du Comité. On a posé beaucoup de questions aujourd'hui sur les répercussions sur les fermes en général et sur celles qui font faillite, toutes questions auxquelles doivent répondre des économistes agricoles. M. Gilson n'a-t-il pas tenu compte des répercussions de son rapport au moment de la présenter?

**Le président suppléant (M. Neil):** Le Comité n'est naturellement pas autorisé à répondre aux questions, mais nous considérerons vos commentaires comme une intervention et nous en tiendrons compte.

**M. Farden:** Je vous remercie.

**Le président suppléant (M. Neil):** M. Argue, et puis c'est la dernière réponse.

**M. Argue:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais faire un court commentaire.

La dangereuse polarisation politique qui s'effectue actuellement dans l'Ouest du Canada m'inquiète vraiment beaucoup. Le Parti libéral semble avoir été complètement détruit, le N.P.D. a subi de durs coups et le Parti progressiste conservateur est de plus en plus fort. Il n'y a pas de mal à cela, si ce n'est que lorsqu'un parti a tous les sièges, nous savons qu'il est dans une position dangereuse. Mais il y a quelque chose de plus dangereux que cela. Il y a une espèce de groupe «clandestin» qui travaille à transférer des votes au Parti progressiste conservateur. Mais ils sont un peu plus dangereux que cela.



[Text]

The thing that really surprises me is that a Liberal government would even consider removing the Crow rate. It was Sir Wilfred Laurier who brought it in in 1897. It was W.L. Mackenzie King who brought it into the 1925 Grain Act. It was James G. Gardiner who closed the Winnipeg Grain Exchange to grain trading. In spite of all these good things, the Liberal Party has lost its support in the west.

I would suggest to you that there is only one way to get some support back; that is, to suggest to Mr. Trudeau that he make a scapegoat of Pepin, throw him out . . .

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Mr. Argue, I do not think you are responding to the question that was put.

This is the final response that we will accept. Mr. Wright, please.

**Mr. A. Wright:** In response to the question from the committee about bankrupt farmers—and the gentleman over here raised the question—I think basically it is the fault of the government, their cheap food policy. The secondary industry is pushing this terribly hard for more cheap products. So the government comes along and gives the farmer who is in trouble a rope to hang himself, you might say, by setting him up in a dairy or some other diversification that he cannot handle, and he has not looked at the market.

I think really it is the government's own fault that most of these young farmers got into this mix-up. They are in trouble anyway, because of the economic situation. Then somebody hands them a carrot and they think, my God, maybe I can make something for my wife and family and salvage something out of this. He takes this credit and goes into something over his head. This is the basic trouble.

It is farm policy, cheaper food policy, to try to keep the secondary industry going.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Neil):** Thank you very much.

That concludes the questioning of this group of witnesses. The committee members from time to time have expressed their thanks for your appearance before the committee. On behalf of the whole committee, I would like to express our thanks to all of you for having presented some very interesting and very comprehensive and thought-provoking briefs to our committee. Thank you very much, gentlemen.

**The Chairman:** I would like to call to the witness table the representatives of the Canadian Meat Council.

• 1435

**Mr. R. Tolton (Director Field Services, Western Canada, Canadian Meat Council):** Mr. Chairman, I am subbing for Mr. Kalef here at the moment. With your permission, I will

[Translation]

Ce qui m'étonne vraiment, c'est qu'un gouvernement libéral pense même à supprimer le taux du Nid-de-Corbeau. C'est Sir Wilfrid Laurier qui avait mis ce taux en vigueur, en 1897, et c'est W.L. Mackenzie King qui l'a inclus dans la Loi des grains de 1925. C'est James G. Gardiner qui a exigé que la Bourse des grains de Winnipeg ne s'occupe plus du commerce du grain. Malgré tous ces éléments positifs, le Parti libéral a perdu ses appuis dans l'Ouest.

Et je crois qu'il n'y a qu'une seule façon de regagner ces appuis et c'est de recommander à M. Trudeau de faire un bouc émissaire de M. Pepin, de le mettre à la porte . . .

**Le président suppléant (M. Neil):** Monsieur Argue, je ne crois pas que vous répondiez à la question posée.

Nous accepterons une dernière réponse. M. Wright, s'il vous plaît.

**M. A. Wright:** Pour répondre à la question du Comité au sujet des fermiers qui font faillite, et monsieur, ici, a également posé la question, je dirais que c'est fondamentalement la faute du gouvernement, de sa politique des produits alimentaires à bon marché. L'industrie secondaire fait des pressions incroyablement fortes pour avoir d'autres produits à bon marché. Le gouvernement entre donc dans le jeu et donne pour ainsi dire au fermier en difficultés une corde pour se pendre, en l'installant dans une ferme laitière ou en le faisant se lancer dans la culture de quelque autre produit qu'il ne connaît pas et au sujet duquel il n'a pas étudié le marché.

Je crois vraiment que c'est à cause du gouvernement que la plupart de ces jeunes fermiers se trouvent dans le pétrin. Ils sont en difficultés de toute façon, en raison de la situation financière. Puis quelqu'un leur tend une carotte et ils se disent, mon Dieu, peut-être que je pourrais tirer quelque chose de cela pour ma femme et ma famille et sauver une partie de mon bien. Il prend donc l'argent et s'embarque dans une affaire trop grosse pour lui. Voilà en quoi consiste fondamentalement le problème.

C'est à cause de la politique de l'agriculture, de la politique des p-produits à bon marché, pour essayer de maintenir à flot l'industrie secondaire, que les choses vont si mal.

Je vous remercie.

**Le président suppléant (M. Neil):** Je vous remercie beaucoup.

Voilà qui termine la période de questions consacrée à ce groupe de témoins. Les membres du Comité vous ont remercié à quelques reprises d'avoir bien voulu comparaître devant eux. Au nom de tout le Comité, j'aimerais maintenant remercier tous et chacun d'avoir présenté au Comité des mémoires très intéressants et exhaustifs, qui favorisent vraiment la réflexion. Je vous remercie beaucoup, messieurs.

**Le président:** J'appelle maintenant à la table des témoins les représentants du Conseil des viandes du Canada.

**M. R. Tolton (directeur des Opérations régionales, ouest du Canada, Canadian Meat Council):** Monsieur le président, je remplace actuellement M. Kalef. Si vous le permettez,

[Texte]

introduce the members of our group, the western section of the Canadian Meat Council. We represent 23 plants in western Canada. We are involved in meat packing and processing in relation to the meat industry. And as I said, with your permission, I will introduce the people who are sitting here in front of you.

On my right is Mr. Claude Maltais, the manager of the Canada Packers operation in Winnipeg; on my far left is Gordon McDavid, the manager of the Canada Packers operation in Moose Jaw. Sitting next to Mr. McDavid is Mr. Bob Kalef, who was mentioned earlier and is Vice-President and Director, Centennial Packers in Calgary. Sitting next to me is Mr. Fred Mitchell, President, Intercontinental Packers Ltd. of Saskatoon, Regina and Vancouver. Mr. Mitchell is chairman of our western section and, with your permission, Mr. Chairman, we would ask that he make the initial presentation.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Tolton.

Mr. Mitchell.

**Mr. Fred Mitchell (President, Intercontinental Packers Ltd., Saskatoon, Regina and Vancouver, and Chairman, Western Section, Canadian Meat Council):** Thank you, Mr. Chairman. The western section of the Canadian Meat Council thanks the committee for providing the opportunity to present our views on Bill C-155. As a major factor in the dynamics of the western economy and western agricultural development, with millions of dollars of present and future capital investment at stake, the western meat packers have a vital interest in Crow rate reform.

Indeed, we would submit that Crow rate reform must address the needs and the impact on western packers. In fact, in terms of impact, Bill C-155 to our industry reminds me of the old saying, never hit a man when he is down; kick him, it is easier. Reform of the Crow rate as envisioned by Bill C-155 will contribute significantly to a decline in meat packing activity in the west and, ultimately, to the demise of some firms and/or plants in the industry. We could have had 10,000 people making representations here today, because we employ 10,000 people in western Canada, and I can promise you, they are all going to be seriously affected if this bill is passed. In fact, we are the largest manufacturing industry in Saskatchewan and Manitoba, and we are second in Alberta only to oil; and that is a recent change.

In turn, the elimination of companies, meat packers, will reduce competition for livestock, further depressing prices and causing a further decline in livestock production. This, by the way, will substantially assist U.S. packer efforts to make inroads into western Canada to give them a beachhead into the country. And I ask you, do we want Iowa beef and pork replacing our Alberta, Manitoba, Saskatchewan livestock? That is what we would be looking at.

[Traduction]

j'aimerais présenter les membres de notre groupe, c'est-à-dire la section de l'Ouest du *Canadian Meat Council*. Nous représentons 23 usines situées dans l'ouest du Canada. Nos travaux portent sur la salaison, la conserverie et le conditionnement de la viande. Permettez-moi d'abord de présenter les gens qui sont actuellement assis devant vous.

À ma droite, M. Claude Maltais, directeur de l'usine de Canada Packers à Winnipeg; à l'extrême gauche, M. Gordon McDavid, directeur de l'usine Canada Packers à Moose Jaw. À côté de M. McDavid, M. Bob Kalef, dont le nom a été mentionné plus tôt et qui est le vice-président et directeur de la *Centennial Packers* à Calgary. À mes côtés, M. Fred Mitchell, président de la *International Packers Ltd.* de Saskatoon, Regina et Vancouver. M. Mitchell est le président de notre section et, avec votre permission, monsieur le président, nous lui demanderons de procéder à l'exposé initial.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Tolton.

Monsieur Mitchell.

**M. Fred Mitchell (président, *International Packers Ltd.*, Saskatoon, Regina et Vancouver et président de la section de l'Ouest du *Canadian Meat Council*):** Je vous remercie, monsieur le président. La section de l'Ouest du *Canadian Meat Council* remercie le Comité de lui avoir permis de présenter ses observations relatives au projet de loi C-155. Les salaisons et conserveries de viande de l'Ouest, dont les capitaux investis s'élèvent à plusieurs millions de dollars, constituent un facteur majeur de développement de l'économie et d'expansion de l'agriculture dans l'Ouest; à ce titre, la réforme du taux du Nid-de-Corbeau présente pour eux un grand intérêt.

De toute évidence, cette réforme doit porter sur les besoins des salaisons et conserveries de l'Ouest et tenir compte des répercussions qu'elle aura sur ces dernières. En fait, pour ce qui a trait aux répercussions sur notre industrie, le projet de loi C-155 me rappelle le vieil adage selon lequel il ne faut jamais donner un coup de pied. Telle qu'elle est présentée dans le projet de loi C-155, la réforme du taux du Nid-de-Corbeau aura pour effet de réduire de façon significative les activités des usines de salaison et de conserverie des viandes dans l'Ouest et, finalement, d'entraîner la fermeture de certaines sociétés ou établissements. Dix mille personnes auraient pu venir présenter leur point de vue ici aujourd'hui, puisque 10,000 personnes travaillent pour nous dans l'ouest du Canada et, j'en suis certain, elles seront toutes gravement touchées si ce projet de loi est adopté. En fait, nous constituons la plus importante industrie manufacturière en Saskatchewan et au Manitoba et nous ne le cédon qu'à l'industrie pétrolière, en Alberta; ce changement est d'ailleurs assez récent.

À son tour, la disparition de sociétés, de salaisons et de conserveries réduira la concurrence pour le bétail, ce qui aura pour effet d'abaisser les prix, puis de réduire de nouveau le nombre de têtes de bétail. Les salaisons et conserveries américaines seront alors en mesure de faire leur entrée dans l'ouest du Canada et d'établir une tête de pont dans le pays. Désirons-nous que le boeuf et le porc de l'Iowa remplacent notre bétail de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan, je vous le demande? Ce serait pourtant ce qui se produirait.



## [Text]

The Canadian Meat Council is a non-profit trade association of federally inspected meat packers and processors. Membership includes local and regional packers in different areas of the country, as well as major national companies with plants in several regions of the country.

The western section of the Canadian Meat Council was formed to address problems of mutual concern to Canadian Meat Council members on the Prairies and in British Columbia, and our biggest objective is survival. Again, this bill is not helping. The western section includes 23 regional packers, as well as the regional plants of some national companies, who also have plants in Ontario, Quebec and the Maritimes.

At a recent meeting of the western section of the Canadian Meat Council, there was unanimous censure of the provisions of Bill C-155 in its present form. The members are deeply concerned with the long-term impact of its provisions. Again, meat packing is not a small business; in Canada it is the fourth-largest manufacturing industry; it follows only oil, pulp and paper and automobile manufacturing. And as I said, on the Prairies it is perhaps the largest manufacturing industry, and you are about to legislate it into serious trouble.

Meat processing is very much a Canadian-owned industry. The purchase of meat animals by our industry for cash makes up about one third of farm cash receipts. Red meat represents 25% of food expenditures. Meat processors exported meat to over 50 countries in 1982, with net export sales of \$608 million.

As I mentioned, the meat packing industry in western Canada employs close to 10,000 people and generates a payroll of \$166 million and direct sales of \$2.6 billion per annum. There is an estimated multiplier effect on the rest of the economy of between 3.5:1 and 6:1. And I ask you, why add to our unemployment loads, particularly in western Canada? Why sell us out to the U.S.? Why aggravate our unemployment lines? Why put our 10,000 people in jeopardy? We do not have to.

By province, meat packing contributes significantly to the manufacturing sector in total sales as follows: in British Columbia last year, \$325 million; in Alberta, \$1.57 billion; in Saskatchewan, \$291 million; in Manitoba, \$471 million.

Again, if we export our meat packing industry through legislation and remove this industry from western Canada, what are our people going to do? I understand there was a recent conference on employment trying to find jobs and find answers to our unemployment situation in Canada. Here we have 10,000 jobs, and if you use a multiplier of 6:1, that is

## [Translation]

Le *Canadian Meat Council* est une association professionnelle à but non lucratif regroupant des industries de salaison, de conserverie et de conditionnement de la viande, soumises à une inspection fédérale. L'association regroupe des abattoirs régionaux et locaux, dans diverses régions du pays de même que des sociétés nationales importantes possédant des usines dans diverses régions du pays.

La section de l'Ouest du *Canadian Meat Council* a été constituée pour traiter des problèmes communs aux membres du *Canadian Meat Council* des Prairies et de la Colombie-Britannique et notre principal objectif est notre survie. Là encore, ce projet de loi n'est pas en notre faveur. La section de l'Ouest comprend 23 abattoirs régionaux de même que les usines régionales de certaines sociétés nationales également établies en Ontario, au Québec et dans les Maritimes.

Lors d'une réunion récente de la section de l'Ouest du *Canadian Meat Council*, les dispositions du projet de loi C-155, sous sa forme actuelle, ont été unanimement dénoncées. Nos membres sont extrêmement préoccupés par les répercussions à long terme des dispositions du projet de loi. La salaison et le conditionnement des viandes n'est pas une petite entreprise; elle constitue la quatrième industrie manufacturière en importance au Canada, tout de suite après le pétrole, les pâtes et papiers et l'automobile. Comme je l'ai déjà dit, elle constitue sans doute la plus importante industrie manufacturière dans les Prairies et la loi qui sera bientôt adoptée ne pourra que susciter de graves problèmes.

L'industrie du conditionnement de la viande appartient en grande partie à des Canadiens. L'achat d'animaux de boucherie par notre industrie compte pour environ le tiers du revenu des agriculteurs. L'achat de viande rouge constitue environ 25 p. 100 des dépenses alimentaires. L'industrie du conditionnement de la viande a exporté ses produits à plus de 50 pays en 1982, pour un montant net de 608 millions de dollars.

Comme je l'ai déjà dit, l'industrie de la salaison et de la conserverie de la viande emploie quelque 10,000 personnes dans l'ouest du Canada; elle verse 166 millions de dollars en salaires et génère des ventes directes de 2,6 milliards de dollars par année. Son effet multiplicateur sur le reste de l'économie varie entre 3.5:1 et 6:1. Pourquoi faudrait-il accroître les frais de l'assurance-chômage, surtout dans l'Ouest? Pourquoi faudrait-il nous mettre à la merci des États-Unis? Pourquoi faudrait-il grossir les rangs des sans-emploi? Pourquoi faudrait-il mettre 10,000 emplois en danger? Nous n'avons pas à le faire.

Dans chaque province, l'industrie de la salaison et de la conserverie des viandes constitue une partie importante du secteur manufacturier, au niveau des ventes totales: En Colombie-Britannique, l'an dernier, 325 millions de dollars; en Alberta, 1,57 milliard de dollars; en Saskatchewan, 291 millions de dollars; au Manitoba, 471 millions de dollars.

Par conséquent, si nos lois ont pour effet de remettre notre industrie en des mains étrangères et de la faire disparaître de l'ouest du Canada, que feront nos employés? J'ai appris qu'une conférence avait eu lieu récemment pour essayer de créer des emplois et de trouver une réponse au chômage au Canada. Nous parlons ici de 10,000 emplois et, si l'on utilise l'effet



*[Texte]*

60,000, and you are looking at jeopardizing a significant number of those jobs in the major manufacturing industry on the prairies.

The conversion of raw material to finished goods close to the source of raw material in the livestock industry makes economic sense, particularly in a region of the country where manufacturing jobs are scarce. There is an adequate and economic supply of the necessary ingredients: raw material, labour, capital, fuel, entrepreneurial skill, facilities to ship finished goods to market. It was these factors which created the modern plants which now exist in western Canada, several of which were built prior to 1970 and which have seen continual upgrading and reinvestment since that time.

We feel our western packing plants are as efficient as any in Canada and as efficient as many in the U.S. These plants depend heavily on the ability of livestock feeders to profitably maintain a steady supply of raw material for the plants. In turn, the livestock people must be able to purchase grain, the essential ingredient in feeding, in adequate supply and at a price which will result in profitability after paying the feed cost.

Because the Crow rate has attached an export price to grains fed to western livestock, it has slowly discouraged the feeding of livestock. This has resulted because farmers have less incentive to raise and feed livestock, as long as a better return can be made by exporting grain. Also, established commercial feeders have reduced numbers due to the disproportionately high cost of grain.

The scenario over the last several years has been an erratic activity in the feeding sector. Although artificially high grain prices have discouraged livestock feeding, periodically worldwide gluts of grain may temporarily cause producers to feed unsaleable grain to livestock. The sudden move into livestock depresses prices due to temporary over-supply, causing losses, and producers quickly move out of livestock production again. In the last three years, however, fewer temporary shifts have been made to livestock as producers take more cognizance of their negative experience in the past. But again I ask you, why put all our eggs in the grain basket? What happens when the grain markets go sour? We may wish we had that livestock market.

The general result has been an under-supply of livestock for the meat packing industry. In addition, because of the high feed cost, finished livestock prices have been too high for either the feeders or the meat packing industry to make profits. Western meat packers have sustained huge losses in the last two years and provincial governments have had to provide subsidies to sustain the feeders.

*[Traduction]*

multiplicateur de 6:1, il s'agit là de 60,000 emplois; et l'on étudie la possibilité de mettre en danger un grand nombre de ces emplois dans l'industrie manufacturière la plus importante dans les Prairies.

Dans l'industrie de la production animale, la transformation du matériel brut en produits finis à proximité de la source des matériaux bruts est raisonnable, du point de vue économique, surtout dans une région où les emplois dans l'industrie manufacturière sont rares. On y retrouve les ingrédients nécessaires en quantités appropriées et économiques: matériaux bruts, main-d'oeuvre, capitaux, carburant, capacités d'entrepreneurs, installations nécessaires à l'expédition des produits finis vers les marchés. L'existence de tous ces facteurs a donné lieu à la création des usines modernes actuellement en place dans l'ouest du Canada et dont plusieurs ont été construites avant 1970 et qui, depuis cette date, ont fait l'objet de réinvestissements et d'améliorations constantes.

A notre avis, nos usines dans l'Ouest sont aussi efficaces que toute autre usine au Canada et qu'un bon nombre d'usines aux États-Unis. Nos usines dépendent en grande partie de la capacité des éleveurs de bétail à les approvisionner de façon régulière en matériaux bruts. À leur tour, les éleveurs de bétail doivent être en mesure d'acheter leurs grains, qui constituent l'élément essentiel de l'élevage, en quantité suffisante et à un prix qui leur permettra de retirer un certain profit, une fois les coûts acquittés.

Le taux du Nid-de-Corbeau ayant fixé que le prix des grains destinés au bétail élevé dans l'Ouest serait le prix à l'exportation, l'élevage du bétail a graduellement perdu de son intérêt. Ce résultat a été atteint parce que les fermiers n'ont pas intérêt à élever et à alimenter du bétail s'ils retirent un profit supérieur de l'exportation des grains. En outre, le coût exagérément élevé des grains a eu pour effet de réduire le nombre d'éleveurs commerciaux établis.

Au cours des quelques dernières années, l'élevage du bétail a évolué de façon très irrégulière. Bien que le coût artificiellement élevé des grains ait découragé l'élevage du bétail, il est arrivé que la surabondance de grains à l'échelle mondiale ait amené les producteurs à donner des grains invendables au bétail. Cette orientation soudaine dans l'élevage du bétail entraîne un affaissement des prix causé par une surabondance temporaire, provoquant ainsi des pertes et entraînant les producteurs à interrompre de nouveau l'élevage du bétail. Cependant, au cours des trois dernières années, un nombre moins élevé de producteurs se sont lancés dans l'élevage du bétail en raison des mauvaises expériences du passé. Encore une fois, pourquoi mettre tous nos oeufs dans le même panier, je vous le demande? Que se passera-t-il lorsque les marchés des grains ne seront plus aussi importants? Nous pourrions alors souhaiter disposer d'un marché pour le bétail.

En règle générale, cette situation a entraîné une certaine insuffisance de bétail pour l'industrie de la salaison et de la conserverie des viandes. En outre, en raison du coût élevé des grains, les prix des produits finis ont été trop élevés pour permettre aux éleveurs ou à l'industrie de réaliser des profits. Au cours des deux dernières années, les salaisons de l'Ouest

[Text]

As the Crow rate was, and is, supposed to be a program to encourage economic development, originally legislated to protect against monopolistic pricing by the railways, we submit that it has failed in recent years to perform this function. It has depressed further development and reinvestment in the meat packing industry. Moreover, the proposed changes of Bill C-155 will further depress the industry in western Canada, contrary to the government's pronounced policy of encouraging western Canadian industrial development. Again I can promise you, if Bill C-155 goes through, the American packers will be delighted. Maybe it could even be announced on July 4.

The Gilson report proposed a compromise between all concerned to pay the Crow subsidy directly to the producer on a staged-in basis. The packers supported this conclusion.

• 1445

When the federal Minister of Transport announced a further compromise to allay wheat pool and Quebec livestock industry concern, there was a large measure of western support to split the subsidy payment between the railways and the producers. Bill C-155 proposes to pay all the subsidy to the railways. We submit that if this bill is passed, one of the announced objectives to encourage economic development in western Canada will be lost. Again I say that 60,000 jobs will be in jeopardy.

Farmers will have no incentive to diversify away from export grains, and livestock feeders will continue to pay export feed grain prices. While the western packers support improvements to their handling systems by the railways, these improvements will encourage more grain being exported unless something is put in place to give incentive to producers to sell grain to the local market.

It has been estimated by the industry, based on an Agriculture Canada study and research by the Alberta Cattle Commission, that in seven to nine years the impact of Bill C-155, compared to the Gilson proposal, could be a reduction in meat packing of between \$625 million and \$880 million in sales and place up to 3,000 jobs in jeopardy, and I suggest that 3,000 jobs could be way low. That is, the meat-packing industry would shrink to a level which would only supply the needs of the western provinces. Again, I suggest it may shrink to a level lower than that. The loss, incorporating the multiplier effect, according to the Alberta commission study, is between \$2.18 billion and \$5.28 billion, depending on the multiplier selected.

[Translation]

ont subi des pertes énormes et les gouvernements provinciaux ont dû accorder des subventions aux éleveurs.

Le taux du Nid-de-Corbeau devant constituer un programme destiné à stimuler le développement économique et ayant été établi à l'origine pour prévenir l'établissement monopolistique des prix par les compagnies de chemins de fer, nous estimons qu'il n'a pas été en mesure d'atteindre son but au cours des dernières années. Il a eu pour effet de réduire les montants réinvestis dans l'industrie de la salaison et d'en empêcher le développement. De plus, les modifications proposées au projet de loi C-155 viendront affaiblir cette industrie dans l'ouest du Canada, contredisant ainsi la politique gouvernementale visant à stimuler le développement industriel dans cette région. Assurément, si le projet de loi C-155 est adopté, les salaisons américaines en seront ravies. La nouvelle pourrait même être annoncée le 4 juillet.

Le rapport Gilson proposait l'adoption d'un compromis entre tous les intéressés, c'est-à-dire que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée directement aux producteurs, de façon graduelle. Les salaisons appuient cette conclusion.

Lorsque le ministre fédéral des Transports a annoncé un autre compromis afin d'apaiser les préoccupations des gens des pools du blé et de l'industrie du bétail du Québec, l'Ouest s'est montré plutôt favorable au partage des subventions entre les sociétés de chemin de fer et les producteurs. Le projet de loi C-155 propose de verser toute la subvention aux sociétés de chemin de fer. Nous estimons que si ce projet de loi est adopté, un des objectifs envisagés visant à encourager le développement de l'économie dans l'ouest du Canada ne sera pas atteint. Je répète que 60,000 emplois seront mis en péril.

Les agriculteurs ne seront pas encouragés à cultiver autre chose que des céréales d'exportation et les éleveurs continueront de payer des prix d'exportation pour leurs céréales fourragères. Bien que les conserveries de l'Ouest se montrent favorables à une amélioration de leurs systèmes de manutention par les sociétés de chemin de fer, ces améliorations encourageront l'exportation accrue des céréales à moins qu'on ne mette en place un dispositif susceptible d'encourager les producteurs à vendre leurs céréales au marché local.

En se fondant sur une étude d'Agriculture Canada et sur des recherches effectuées par l'Alberta Cattle Commission, l'industrie a estimé que dans environ sept à neuf ans, les répercussions du projet de loi C-155, par comparaison à la proposition Gilson, pourraient être une diminution de l'ordre de \$625 millions à \$880 millions des ventes des conserveries de viande et cette situation pourrait mettre en péril 3,000 emplois, mais j'estime qu'il pourrait y en avoir beaucoup plus. Cela signifie que l'industrie de la conserverie de la viande s'effriterait au point de ne répondre qu'aux besoins des provinces de l'Ouest. Là encore, j'estime que cet effritement pourrait être encore plus important. La perte, en y incorporant l'effet multiplicateur, conformément à l'étude de la Commission de l'Alberta, se situe entre \$2,18 milliards et \$5,28 milliards selon le multiplicateur choisi.



[Texte]

We that feel Canadian producers and consumers need a healthy national meat industry, and we advocate this. We think government policy should support this. We do not want to see an industry which becomes a hybrid of U.S. and eastern Canadian packing firms. The west was founded basically, at one time, on its meat production, and to kill the meat industry in the west is in part killing the goose that laid a golden egg.

There appears to be some objection in eastern Canada to improving livestock production in the west. The concern is ill-founded, as the direction of prairie livestock and meat packing sales is towards export rather than to eastern Canada. At present the main competition to eastern producers comes from the midwest U.S., not from western Canada. Western plants and livestock producers, with the assistance of federal and provincial governments, have expanded market potential in the western states as well as in the Pacific Rim countries and the European Common Market. Again, last year in Canada we exported over \$600 million worth of meat products; and that is a record. We are proud of it.

Because of rapidly rising freight costs to ship beef and pork to eastern Canada, it is becoming more economic to ship to markets such as the western United States. Current freight, shrinkage and handling costs to Montreal are \$12.50 per cwt, compared to \$6.20 per cwt to Seattle or \$8.50 per cwt to San Francisco. But may I remind you that they can also ship products into western Canada much cheaper.

Again, if you sell us out on this Bill C-155, you will come to Saskatchewan some day and instead of eating local Saskatchewan pork, quite possibly you will be eating Iowa pork or Quebec pork. Does that make sense in a place with all these advantages? I sure cannot see the sense in it.

Providing an incentive to livestock and meat-packing production in western Canada through the proper Crow reform will improve the ability of Canadians to export finished goods, meat, rather than raw materials, grain. This view is supported by the detailed research report of the federal Department of Agriculture.

By accepting the provisions of Bill C-155 as presently written, the federal government will encourage further polarization by the provinces. Livestock and meat packing are vital parts of the western economy, and attempts will be made to protect them through government support. Provincial governments may have no choice but to provide financial programs to offset the effects of Bill C-155. Again, what sense does that make? This balkanization is totally unproductive for the Canadian economy, to say nothing about what it does for

[Traduction]

Nous sommes d'avis que les producteurs et les consommateurs canadiens ont besoin d'une saine industrie nationale de la viande et nous défendons cette idée. Nous estimons que la politique gouvernementale devrait l'appuyer. Nous ne voulons pas voir une industrie qui deviendrait un hybride des conserveries américaines et de celles de l'est du Canada. A une certaine époque, l'Ouest a surtout compté sur sa production carnée et tuer l'industrie de la viande dans l'Ouest consisterait, en partie, à tuer la poule aux oeufs d'or.

L'est du Canada semble s'opposer, d'une certaine façon à l'amélioration de la production du bétail dans l'Ouest. Cette préoccupation est mal fondée étant donné que les ventes du bétail des Prairies et celles des conserveries de viande sont orientées vers les exportations plutôt que vers l'est du Canada. À l'heure actuelle, la concurrence principale qui est faite aux producteurs de l'Est vient du Midwest américain et non pas de l'Ouest du Canada. Les usines et les producteurs de bétail de l'Ouest, avec l'aide des gouvernements provinciaux et du fédéral, ont étendu leurs débouchés commerciaux vers les États de l'Ouest ainsi que vers les pays du Pacifique et ceux du marché commun européen. L'année dernière, le Canada a encore exporté pour une valeur de plus de \$600 millions de produits carnés; et cela constitue un record. Nous en sommes fiers.

A cause des coûts de fret qui croissent rapidement pour l'expédition du boeuf et du porc vers l'est du Canada, il devient de plus en plus économique d'expédier nos produits vers les marchés comme ceux de l'Ouest des États-Unis. Les coûts actuels du fret, de l'effrètement et de la manutention vers Montréal sont de \$12.50 le quintal comparativement à \$6.20 le quintal vers Seattle ou à \$8.50 le quintal vers San Francisco. Mais puis-je me permettre de vous rappeler qu'ils peuvent également expédier des produits à bien moindre frais vers l'Ouest du Canada.

Là encore, si vous adoptez le projet de loi C-155 à notre détriment, un jour vous viendrez en Saskatchewan et plutôt que de manger du porc de la Saskatchewan, il est fort possible que vous mangerez du porc de l'Iowa ou du Québec. Cela vous semble-t-il logique en un endroit qui comporte autant d'avantages? Je suis certain que non.

Le fait d'encourager la production du bétail et celle de la conserverie de la viande dans l'Ouest du Canada par le biais d'une réforme appropriée de l'entente du Nid-de-Corbeau, ouvrira aux Canadiens des débouchés d'exportation pour les produits finis et la viande, plutôt que pour les matières premières et les céréales. Le rapport détaillé sur la recherche du ministère fédéral de l'Agriculture est en accord avec cette opinion.

En acceptant les dispositions du projet de loi C-155 telles qu'elles sont à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral encouragera une polarisation supplémentaire par les provinces. Les industries du bétail et de la conserverie sont des parties vitales de l'économie de l'Ouest et on tentera de les protéger au moyen d'un appui gouvernemental. Les gouvernements provinciaux peuvent n'avoir d'autre choix que de mettre sur pied des programmes financiers afin de neutraliser les effets du projet de loi C-155. Là encore, est-ce logique? Cette balkani-



## [Text]

Canadian unity, and will cause irreparable damage to Canadian unity.

In conclusion, we would summarize that Bill C-155 in its present form will only encourage further export of raw material, grain. It will discourage the production of livestock in western Canada, resulting in the reduction of economic activity and the loss of jobs—again I would remind you there is a multiplier effect of 60,000 people affected by this... the demise of some meat-packing firms and the reduction of competition in buying livestock within the meat packing industry, and it will polarize provincial governments, creating unproductive support programs and national disunity.

Again, imagine going to your supermarkets here in Saskatchewan—let us say to Safeway, for instance—and buying some beef from Colorado or some pork chops from Iowa. That is a possibility if this goes through.

In closing, the western section of the Canadian Meat Council recommends:

1. The proposals submitted by Dr. Gilson be implemented, providing for payment of the subsidy to the producer, or;
2. The original Pepin proposal to split the payment 50:50 between the railway and the producer be implemented, or;
3. The decision to whom the payment should be made be left up to the individual producer, who can then make an economic decision on what agricultural product to produce, rather than allow an arbitrary freight incentive to export grain make the decision.

We are confident that any of the above three approaches will be for the economic and political betterment of Canada as a whole.

In closing, I would like to thank you for listening to the western section of the Canadian Meat Council. Again, we represent some 10,000 people and, in a way, also a number of producers because if we are not here, they are not going to have any place to sell their product. Again, if they do not have the product to sell, with all the grains being exported, I guess we will not have to worry about either of us.

In any case, Sitting Bull once said that the meat of the buffalo tastes the same on both sides of the border. Though we like to think our pork and beef are superior, I imagine the American stuff is not that bad. If you wipe us out up here, what you are going to see is American packers quite eagerly coming up to fill the void. You are going to see a poorer balance of payments situation. You are going to see more unemployment.

Hopefully, Bill C-155 will be changed with our recommendations in mind. I hope the day does not come that you come to the Prairies, the home of some of the world's finest meat,

## [Translation]

sation est totalement improductive pour l'économie canadienne sans compter qu'elle causera un dommage irréparable à l'unité canadienne.

En conclusion, nous sommes d'avis que le projet de loi C-155, dans sa présentation actuelle, ne fera qu'encourager une exportation accrue de matières premières et de céréales. Il découragera la production du bétail dans l'ouest du Canada, ce qui entraînera une diminution de l'activité économique et une perte d'emplois, (ici encore j'aimerais vous rappeler qu'il y a un effet multiplicateur de 60,000 personnes touchées par cette mesure) la disparition de certaines conserveries et la réduction de la concurrence dans l'achat du bétail au sein de l'industrie de la conserverie, et cela polarisera les gouvernements provinciaux, les forcera à créer des programmes de soutien improductifs, en plus d'être néfaste pour l'unité nationale.

Là encore, imaginez-vous allant au supermarché ici en Saskatchewan (disons chez Safeway, par exemple) et achetant du boeuf du Colorado ou des côtelettes de porc de l'Iowa. Cela pourrait se produire si ces mesures sont adoptées.

En conclusion, la section de l'Ouest du Conseil des viandes du Canada recommande ce qui suit:

1. Que les propositions de M. Gilson soient mises en application et que la subvention soit versée aux producteurs, ou
2. Que la proposition Pépin originale visant à partager le paiement à parts égales entre les sociétés de chemin de fer et les producteurs soit mise en application, ou
3. Que la décision visant à déterminer à qui le paiement devrait être fait soit laissée au producteur particulier, qui peut alors prendre une décision d'ordre économique à savoir quelle denrée agricole produire, plutôt que d'encourager un taux de fret arbitraire pour les céréales d'exportation.

Nous sommes certains qu'une des trois décisions susmentionnées sera prise dans l'intérêt économique et politique du Canada dans son ensemble.

En terminant, j'aimerais vous remercier d'avoir écouté la présentation de la section de l'Ouest du Conseil des viandes du Canada. J'aimerais rappeler que nous représentons quelque 10,000 personnes et que, d'une certaine façon, nous représentons également un certain nombre de producteurs parce que si nous ne sommes pas là, ils ne savent pas où vendre leur produit. En outre, s'ils n'ont pas de produit à vendre, avec toutes les céréales exportées, je pense que nous ne devrons plus nous préoccuper ni des uns ni des autres.

Dans tous les cas, Sitting Bull a déjà déclaré que la viande du bison a le même goût d'un côté ou de l'autre de la frontière. Bien que nous aimons penser que notre porc et que notre boeuf sont supérieurs, j'imagine que les produits américains ne sont pas si mauvais. Si vous nous supprimez, ce que vous verrez ce sont les conserveries américaines avides de prendre notre place. Ce qui entraînerait une balance des paiements médiocre ainsi qu'un taux plus élevé de chômage.

Nous espérons que le projet de loi C-155 sera modifié conformément à nos recommandations. Nous espérons de plus qu'il ne vous arrivera pas de venir dans les Prairies, là où se trouve une des meilleures viande au monde, et de ne pas

[Texte]

and are unable to get it because we have sold ourselves out through legislation.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mitchell.

We will now proceed to questioning, starting with Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mitchell and the members of your group who are here, I want to commend you for telling the story very emphatically and with a bit of style, too. I certainly appreciate it. I would be less than truthful, Mr. Mitchell, if I did not indicate that as a cattleman producing both beef and live cattle all my life, I think it is most appropriate that the story you have just told be told at this particular committee, and I commend you all for being here.

It seems to me that you have emphasized what we perhaps take for granted or were not aware of too often, certainly in western Canada, and I am now referring to the fact that the meat-packing industry and the processing industry is indeed, and was for many years, the largest employer in western Canada. It was only just a few years ago that oil and natural gas and the related industries replaced it in Alberta. That was never properly recognized, and I think we should recognize the tremendous contribution that the meat-packing industry and the processors make towards agriculture in the west. I commend you for doing that.

It seems to me you are going through a very difficult time now, and you are sharing, shall we say, what has become known as the hurt in the livestock sector. You are sharing part of that along with us as producers, and the other aspects of it.

But it seems to me there are perhaps three situations that have become very serious on your side of this hurt. One is the present over-capacity of the plants, especially in western Canada. Another one is what I would call the dramatic operating cost increases that have developed fairly recently. But the most dramatic of all is the cost of hired labour, especially in western Canada and maybe throughout the whole of your industry in Canada, but particularly as compared to comparable costs in the American packing industry directly south of us here. I am told they have a cost advantage in labour in their plants down there of from 30% to 38% advantage over us. That is an enormous giveaway that our industry has to put up with to begin with.

The third one related to the first, that of overcapacity, of course, is the now well known situation with respect to reduced supplies of both slaughtered cattle and hogs; of course that ties in with it. It seems to me that as a result of those three factors your industry is going through a very difficult situation now.

[Traduction]

pouvoir vous en procurer parce que nous nous serons vendus au moyen de cette loi.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Mitchell.

Nous passerons maintenant aux questions en commençant par M. Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Mitchell et les membres de votre groupe qui sont présents, j'aimerais vous remercier de nous avoir fait part d'une manière aussi imagée de votre opinion. Nous l'apprécions certainement. Je serais loin de la vérité, monsieur Mitchell, si je n'indiquais pas qu'en tant qu'éleveur et producteur de boeuf de boucherie et de bétail pendant toute ma vie, j'estime qu'il est tout à fait approprié que l'histoire que vous venez de nous raconter l'ait été devant ce comité et je vous remercie tous d'être venus.

Il semble que vous ayez mis l'accent sur ce que nous tenons pour acquis ou que trop souvent nous ne savons pas, certainement, dans l'ouest du Canada. Et je parle du fait que l'industrie de la conserverie et celle de la transformation sont et ont été pendant de nombreuses années, l'employeur principal dans l'ouest du pays. Ce n'est que depuis quelques années que le pétrole et le gaz naturel ainsi que les industries connexes les ont remplacées en Alberta. Cela n'a jamais été reconnu de manière appropriée et je pense que nous devrions reconnaître l'apport considérable de l'industrie de la conserverie et de celle de la transformation à l'agriculture dans l'Ouest. Je vous en remercie.

Il semble que vous traversez une période très difficile et que vous êtes touchés par ce que l'on appelle la crise dans le secteur du bétail. Vous souffrez de cette crise, tout comme nous, les producteurs, ainsi que de ses autres aspects.

Mais il me semble qu'il y a peut-être trois situations qui sont devenues très graves pour vous dans le cadre de cette crise. Une d'entre elles est la capacité excédentaire des usines, particulièrement dans l'ouest du Canada. Une autre est ce que j'appellerais l'augmentation dramatique des coûts d'exploitation qui s'est produite assez récemment. Mais la plus dramatique de toutes, est le coût de la main-d'oeuvre engagée, particulièrement dans l'ouest du Canada et peut-être dans l'ensemble de votre industrie au Canada, mais plus particulièrement en comparant les coûts correspondants de l'industrie de la conserverie américaine qui se trouve juste au sud de notre région. On me dit que ces gens ont un avantage du point de vue des coûts de la main-d'oeuvre dans leurs usines, qui se situe entre 30 p. 100 et 38 p. 100 par rapport à nous. Il s'agit d'une énorme différence avec laquelle notre industrie doit compter, au départ.

La troisième situation qui se rapporte à la première, celle de la capacité excédentaire, bien sûr, est maintenant une situation bien connue qui se rapporte à l'approvisionnement réduit en bovins et en porcs d'abattage évidemment, cela s'ajoute au reste. Il me semble donc qu'en raison de ces trois facteurs, votre industrie traverse une période très difficile à l'heure actuelle.



## [Text]

I would like to ask you a double-barrelled question, I guess, in the light of the restrictions by the chairman. I would like first of all to point out that in addition to those three points I have mentioned we have a rather strange situation which I can only describe by reminding the committee and the observers at this meeting that it was perhaps only a few months ago that we had the strange situation of live fat cattle being exported out of southern Alberta to the United States, being slaughtered and then—guess what?—being reimported as carcass beef or boxed beef and being sold again at the retail level in southern Alberta. That of course is a very strange situation and it must give cause for concern.

• 1455

Are we going to see some more of our packing and processing plants shut down, especially in western Canada, as a result of this? There have been a number already. And the other aspect that is, I think, fair to ask you is do you, representing the meat packing and processing industries, certainly for western Canada, see anything in this Bill C-155 that will really address itself to what I have referred to as the hurt in the livestock sector? I am speaking primarily of the feeding industry for cattle and hogs, and the situation in both of those sectors of the feeding industry that you have pointed out, where they are faced with paying export prices for their feed grains, and the implications that flow from that. Is there anything in this bill that will address itself properly to that hurt?

**The Chairman:** Mr. Mitchell.

**Mr. F. Mitchell:** There definitely is; that is again our contention, that if Bill C-155 is passed, producers will not feed livestock; they will export their grain. The main problem we have with plant closings is lack of volume. We do not have enough livestock right now; we need more livestock. We are a very volume-oriented industry. The labour situation is a national thing and we will deal with that. It is separate and aside. The hurt we feel primarily is hurt from not enough livestock throughput, and I maintain if Bill C-155 goes through, there will be less livestock production and more plant closings because of the lack of volume. Give us the livestock and we will sell it and we will make people proud of our industry; but our biggest problem is not enough livestock and too much killing capacity in western Canada.

Again, we see Bill C-155 aggravating that severely, because we see even less livestock. We will deal with our labour situation but our biggest problem is overcapacity. That is what is contributing to plant closing, and that overcapacity is from not enough livestock going through; these plants just cannot stand being under-utilized the way they are. Some of them are on their last legs. And there will be more plant closings. But if there were more livestock, it would make a big difference.

## [Translation]

J'aimerais vous poser une question à double volet, je crois, en tenant compte des restrictions imposées par le président. J'aimerais, en premier lieu, souligner qu'en plus des trois situations que j'ai indiquées, il se trouve une situation plutôt étrange que je ne peux décrire qu'en rappelant au comité et aux observateurs présents à cette réunion qu'une telle situation s'est produite il n'y a que quelques mois, c'est-à-dire, le fait d'exporter du sud de l'Alberta aux États-Unis des bovins d'engraissement sur pied, de les faire abattre pour ensuite—devinez?—les réimporter comme boeuf en carcasse ou boeuf en carton et de les revendre au détail dans le sud de l'Alberta. Il s'agit là bien sûr d'une situation très étrange qui doit nous préoccuper.

Allons-nous avoir encore plus de fermetures d'usines de conserverie et de préparation des viandes, particulièrement dans l'Ouest canadien, à la suite de cela? Il y en a eu bon nombre déjà. L'autre question qui est de votre ressort, je pense, est la suivante: vous qui représentez les industries de conserverie et de préparation des viandes, en tout cas pour l'Ouest canadien, voyez-vous quelque chose dans ce projet de loi C-155 qui porte réellement sur ce que j'ai appelé le coup porté au secteur du bétail? Je parle essentiellement de l'industrie d'engraissement du bétail et des porcs et de la situation que vous avez soulignée dans ces deux secteurs de l'industrie d'engraissement puisque les deux secteurs doivent payer des prix à l'exportation pour leurs céréales fourragères, avec toutes les conséquences qui en découlent. Y a-t-il quelque chose dans ce projet de loi qui permette de parer ce coup de la manière appropriée?

**Le président:** Monsieur Mitchell.

**M. F. Mitchell:** Certainement; c'est toujours notre avis que si le projet de loi C-155 est adopté, les producteurs n'engraineront pas le bétail, ils exporteront du grain. Le problème essentiel qui provoque la fermeture des usines est le manque de volume. Nous n'avons pas assez de bétail pour l'instant; nous avons besoin de plus de bétail. Nous sommes une industrie vraiment axée sur le volume. La situation de la main-d'oeuvre est un problème national et nous traiterons de cela au moment voulu. C'est un problème distinct et à part. Le coup dont nous souffrons essentiellement est dû au fait que nous n'avons pas un débit assez grand de bétail et je maintiens que si le projet de loi C-155 est adopté, il y aura une production moindre de bétail et davantage de fermetures d'usines à cause du manque de volume. Donnez-nous du bétail, nous le vendrons et nos gens seront fiers de notre industrie; mais notre plus gros problème, c'est que nous n'avons pas assez de bétail et que la capacité d'abattage est trop grande dans l'Ouest canadien.

De nouveau, nous estimons que le projet de loi C-155 aggrave la situation sérieusement, car nous voyons encore moins de bétail. Nous traiterons de la situation de la main-d'oeuvre mais notre plus gros problème est la surcapacité. C'est ce qui contribue à la fermeture des usines et cette surcapacité provient du fait que nous n'avons pas assez de bétail; ces usines ne peuvent tout simplement pas rester sous-utilisées comme elles le sont actuellement. Quelques-unes



[Texte]

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman.

In Edmonton we heard from some of the meat packers. There were, I believe, Burns Foods Ltd. and LK Resources Ltd. Are these people part of the Meat Packers Council of Canada? Are they currently members of the Meat Packers Council of Canada?

**Mr. Tolton:** No, they are not. At the present time they are not members of the Meat Packers Council in western Canada. Some of them are considering coming in, I think, very shortly. We have some of the same problems in our industry that governments have, I guess, when they do not necessarily always agree, or farm organizations have when they do not necessarily always agree.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** I had asked them a question. I will get it fairly close; I think you may have been watching the hearings in Edmonton and may know the line of questioning we pursued with them.

I guess basically what I get concerned about is that we are being, in effect, told here that there has to be more processing going on and there seems to be a problem in convincing the producers that the market is there and it is something that will pay them good returns. I listen to producers and they tell me they are not making a go of it on either beef or pork, so there is no real incentive for them to increase production now.

I guess what bothers me about the whole meat industry is something that has been bothering me for 10 or 15 years. To carry you back a little to the end of the 1960s and early 1970s when the three prairie provinces at least, and the industry itself, had some—they varied from province to province—but there were some attempts at co-ordination to take advantage of the markets that exist out there... Identified were the northwestern United States, California, Japan, some of the other Pacific rim countries. But that was basically the market. It was identified; there were marketing missions; there was inter-industry co-operation. There are, and have been, and continue to be, some sales into those markets. It seems to me that if those markets were increasing and growing and the kind of markets we need to develop the industry, the price paid, and demand, would have been such that it would have reflected itself back at the producer level and we would have seen full utilization of the plant capacity that was built up to supply those markets.

Where did it go wrong? What was wrong with the assumptions that were made 10 or 15 years ago that those were indeed

[Traduction]

touchent à leur fin. Et il y aura davantage de fermetures d'usines. Mais, s'il y avait plus de bétail, cela ferait une grosse différence.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave.

Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président.

A Edmonton, nous avons entendu quelques représentants des conserveries de viandes. Il y avait, je pense, *Burns Food Ltd.* et *LK Resources Ltd.* Ces gens font-ils partie du Conseil des salaisons du Canada? Sont-ils actuellement membres du Conseil des salaisons du Canada?

**M. Tolton:** Non, ils ne sont pas membres. Actuellement, ils ne sont pas membres du Conseil des salaisons de l'Ouest canadien. Quelques-uns pensent à s'inscrire très prochainement, je pense. Notre industrie a les mêmes problèmes que les gouvernements, j'imagine, lorsqu'ils ne s'entendent pas nécessairement ou que les organisations de cultivateurs qui ne s'entendent pas toujours nécessairement.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Je leur avais posé une question. Je vais cerner le problème d'assez près; je pense que vous avez pu observer les audiences à Edmonton et que vous savez quelle est notre ligne de questions.

Je crois que ce qui me préoccupe surtout, c'est que l'on dit, en fait, qu'il doit y avoir plus de préparation et qu'il semble difficile de convaincre les producteurs que le marché est là et qu'ils peuvent s'attendre à de bons rendements. J'écoute les producteurs et ils me disent que cela ne marche pas bien, ni pour le boeuf ni pour le porc, donc il n'y a pas de vrais stimulants pour les pousser à augmenter leur production maintenant.

Je crois que ce qui m'ennuie au sujet de toute l'industrie de la viande est quelque chose qui m'a ennuyé pendant 10 ou 15 ans. J'aimerais vous ramener un peu vers la fin des années 60 et au début des années 70 lorsque les trois provinces des Prairies au moins, et l'industrie elle-même, avaient fait quelques tentatives—qui variaient d'une province à l'autre—mais il y avait eu quelques tentatives de coordination afin de tirer profit des marchés qui existent là-bas... On avait identifié les marchés du nord-ouest des États-Unis, de la Californie, du Japon et de quelques-uns des pays au bord du Pacifique. Mais c'était principalement le marché. Il était identifié; il y avait des missions de commercialisation; il y avait de la coopération entre les industries. Il y a, il y a eu et il y aura encore des ventes sur ces marchés. Il me semble que s'il y avait expansion et croissance de ces marchés et du genre de marché dont nous avons besoin pour mettre en valeur l'industrie, les prix payés et la demande auraient été tels que cela se serait fait sentir au niveau du producteur et nous aurions eu pleine utilisation de la capacité des usines qui avaient été construites pour alimenter ces marchés.

Où cela a-t-il mal tourné? Qu'est-ce qui n'a pas marché avec les suppositions faites il y a 10 ou 15 ans, selon lesquelles il

[Text]

markets that Canada could break into and supply over most of our competitors?

**Mr. F. Mitchell:** Well, on the one hand there was a thing that happened in 1973 and it happened just at the time when everybody was excited and sending people to Japan and the west coast and even Europe for that matter. It was something called oil shock. It just knocked the socks out of the export markets. That was the biggest thing that, I think, changed that situation in the late 1960s and early 1970s, when there was terrific optimism on the export side.

On the other hand, I want to remind you that last year 20% of Canadian pork production or some \$400 million was exported, mainly to the United States. And I want to say we have had competition from EEC, subsidized competition, from Denmark particularly, into Japan and into the United States. Quebec has given us a tremendous amount of new competition in our export markets. At one time Quebec was one of the biggest markets for surplus western pork. Now they are our biggest competitor on international markets and even domestically.

But I maintain we are pursuing export markets; we can sell all the livestock we can get. Whether the returns will be what producers hope them to be, well, that is a bit of a gamble that they have to take. There are no guarantees as a packer. Nobody guarantees us that we will make a profit. As a producer, as much as I want to make all the money I can, there is a world market out there and the pricing is going to be geared to world demands. When you have things like oil shock, when you have things like a recession and world-wide economic problems, your meat demand and your consumer ability to pay around the world suffers. So I say, in part, give us the livestock and we will sell it. As far as guaranteeing returns and that goes, we will have to take our chances, in part. But if we do not have the livestock, we cannot sell it. We cannot have an industry; and again, I maintain 60,000 people are going to be wondering possibly what to do.

**The Chairman:** Mr. Kalef.

**Mr. Bob Kalef (Vice-President and Director, Continental Packers Ltd.):** I could just add a further comment to that. The fact that the Crow rate is going to continue to make the costs of feed grain to the livestock producers out here expensive, in fact more expensive, is a part of the reason why those livestock producers cannot make a return on their production and that is why they are going out of livestock production. So what we are recommending is, in fact, that we provide them with a subsidy, provide the grain producer with a subsidy, so he can provide that feed grain to the livestock producer at a reasonable price for that livestock producer to make money and in turn create the livestock raw material source for the meat packing industry.

[Translation]

s'agissait vraiment de marchés où le Canada pouvait s'introduire et l'emporter sur la plupart des concurrents?

**M. F. Mitchell:** Eh bien, d'une part, une chose s'est produite en 1973 et elle s'est produite juste au moment où tout le monde était excité et envoyait des gens au Japon, vers la côte ouest et même en Europe. Il s'agit de ce qu'on a appelé le choc du pétrole. Cela a tout simplement mis à terre les marchés de l'exportation. Cela a été la chose la plus importante, je pense, qui ait modifié la situation vers la fin des années 60 et au début des années 70, alors qu'il y avait un optimisme fantastique du côté de l'exportation.

D'autre part, je tiens à vous rappeler que l'année dernière 20 p. 100 de la production porcine du Canada ou quelque 400 millions de dollars ont été exportés, particulièrement vers les États-Unis. Et je tiens à dire que nous avons eu de la concurrence de la part de la C.E.E., de la concurrence subventionnée, du Danemark en particulier, pour le Japon et les États-Unis. Dernièrement, le Québec nous a fait une très forte concurrence sur nos marchés de l'exportation. À un certain moment, le Québec était l'un des marchés les plus importants pour le surplus de porcs de l'Ouest. Maintenant, c'est notre plus gros concurrent sur les marchés internationaux et même sur le marché canadien.

Mais je maintiens que nous devons rechercher les marchés de l'exportation; nous pouvons vendre tout le bétail que nous avons. Que les rendements soient ce que les producteurs espèrent, eh bien, il s'agit là d'un risque que nous devons courir. Il n'y a pas de garantie pour les compagnies de salaisons. Personne ne nous garantit que nous allons faire des profits. En tant que producteur, même si je veux faire tout l'argent que je veux, il y a un marché mondial là-bas et les prix sont axés sur les demandes mondiales. Lorsque vous avez des choses telles que le choc du pétrole, lorsque vous avez des choses telles que la récession et les problèmes économiques mondiaux, votre demande en matière de viandes et la capacité de vos clients à vous payer ne peuvent qu'en subir le contre-coup dans le monde entier. Je dirais donc, donnez-nous le bétail et nous le vendrons. Quant à garantir un bon rendement, eh bien, nous devons prendre des risques, en partie. Mais si nous n'avons pas de bétail, nous ne pouvons le vendre. Nous ne pouvons avoir une industrie; et, de nouveau, je maintiens que 60,000 personnes vont se demander ce qu'elles vont pouvoir faire.

**Le président:** Monsieur Kalef.

**M. Bob Kalef (vice-président et directeur, Continental Packers Ltd.):** Je voudrais juste ajouter un commentaire à cela. Le fait que le tarif du Nid-de-Corbeau continue à rendre coûteuses les céréales fourragères destinées aux producteurs de bétail, en fait plus coûteuses, constitue en partie la raison pour laquelle ces producteurs de bétail ne peuvent obtenir un bon rendement pour leur production et c'est pourquoi ils laissent tomber la production du bétail. Ce que nous recommandons alors, c'est en fait de leur accorder une subvention, d'accorder au producteur de grain une subvention pour qu'il puisse fournir ses céréales fourragères au producteur de bétail à un prix raisonnable de façon que le producteur de bétail puisse faire de



[Texte]

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** In light of the report that something in the neighbourhood of at least 60% of the red meats that are produced in western Canada are produced on farms that feed their own grain, how do you see that really having much of an effect on those producers? Are you seeing a shift in production from the traditional process-the-grain-on-your-own-farm kind of an operation to more specialized factory-type operations for hogs and larger feedlots that are totally disconnected from the farms as being the new mode of production, or a continuation of that mode of production?

**The Chairman:** Mr. Kalef.

**Mr. Kalef:** If I understand the question correctly, I think what the trend is in the livestock industry, as it is in most industries today, is to specialization, and with the cost of labour and other ingredients going up, the only efficient operations that will probably sustain themselves over the long haul are centralized feeding operations. In fact, this has just been another thorn in the side of the western meat packers, insofar as they are constantly dealing with fewer and fewer producers of livestock, because only the ones that are most efficient can survive with the negative incentive of the Crow rate.

• 1505

**The Chairman:** Final question, Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** With the apparent lack of world demand to the point that producers feel confident of increasing production, it appears that plants are going to have to do the same thing as farmers to survive. When I read the financial pages, I see that Canada Packers, one of the largest plants in Canada, is pulling out of Toronto to move closer to the Kitchener-Waterloo area and that the new plant that they will be building will, according to the newspaper report, produce about the same amount of output but will employ something like a third as many people.

Given that that is probably the kind of plant the western processors are going to have to go to when their current inventory of equipment wears out, what does that do, then, to the projections that you have given for the 10,000 or 60,000 jobs? Where will we be then?

**The Chairman:** Who wishes to answer that?

**Mr. F. Mitchell:** I would like to comment and I would also like to ask Mr. Maltais from Canada Packers to comment.

**Mr. Claude Maltais (Manager, Canada Packers Ltd., Winnipeg, Manitoba:** Canadian Meat Council, Western Section): Well, when we are talking about one third of the jobs, we are only talking about the one plant only. Do not forget that when we close the slaughtering operations, or when we will be closing them within the next year, in Toronto, the

[Traduction]

l'argent et, à son tour, créer une source de produits bruts pour l'industrie de salaisons et de conserverie de la viande.

**Le président:** Merci.

Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** À la suite du rapport signalant que près de 60 p. 100 des viandes rouges qui sont produites dans l'Ouest canadien sont produites dans des fermes où l'engraissement se fait avec leurs propres céréales fourragères, comment croyez-vous que cela puisse vraiment avoir beaucoup d'effet sur ces producteurs? Voyez-vous un changement dans le mode de production, à partir de l'opération traditionnelle du type «traitez-les-grains-dans-votre-propre-ferme» jusqu'aux opérations plus spécialisées du type à usine pour les porcs et les parcs d'engraissement plus importants et totalement séparées des fermes, voyez-vous ces opérations comme le nouveau mode de production ou une continuation de ce mode de production?

**Le président:** Monsieur Kalef.

**M. Kalef:** Si je saisis bien la question, je pense que la tendance dans l'industrie du bétail, comme dans la plupart des industries de nos jours, est à la spécialisation et, avec l'augmentation de la main-d'oeuvre et des autres éléments, les seules opérations efficaces qui puissent probablement se maintenir à long terme sont les opérations d'engraissement centralisées. En fait, cela n'a été qu'une autre épine dans le pied des propriétaires de salaisons de l'Ouest puisqu'ils commerceront toujours avec de moins en moins de producteurs de bétail, car seuls les plus efficaces peuvent survivre avec le stimulant négatif du tarif du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Althouse.

**M. Althouse:** La faiblesse apparente de la demande mondiale étant telle que les producteurs s'estiment capables d'accroître leur production, il semble que les usines devront imiter les fermiers pour survivre. Lorsque je lis les pages financières je constate que Canada Packers, l'une des plus grandes usines canadiennes, se retire de Toronto pour se rapprocher de la région de Kitchener-Waterloo et que la nouvelle usine qu'elle y construira aura, selon le journal, à peu près la même production avec un personnel correspondant à environ un tiers du nombre actuel de ses employés.

Étant donné qu'il s'agit probablement là du genre d'usines pour lesquelles les conditionneurs de l'Ouest devront opter lorsque leur stock actuel de matériel sera usé, qu'arrive-t-il alors aux projections que vous venez de faire au sujet de 10,000 ou 60,000 emplois? Où seront alors ces emplois?

**Le président:** Qui veut répondre?

**M. F. Mitchell:** J'aimerais faire une observation et aussi demander à M. Maltais de Canada Packers d'en faire autant.

**M. Claude Maltais (directeur, Canada Packers Ltée, Winnipeg (Manitoba):** Conseil canadien de la viande, section de l'Ouest): Eh bien, lorsque nous parlons d'un tiers des emplois, nous ne pensons évidemment qu'à cette seule usine. Il ne faut pas oublier que lorsque nous mettons un terme à notre service d'abattage, ou plutôt lorsque nous le ferons au cours de



[Text]

one third that was mentioned was the one third that was going to the Kitchener operation. At the same time we also acquired—and this was strictly for pork . . . a plant in Burlington which is a beef plant, and they will also employ quite a few people. So the total effect will not be as considerable as you have mentioned.

**Mr. F. Mitchell:** Thanks, Claude.

They are not closing the plant, just a portion of the plant—the killing part—and transferring it not far from that original site. The rest of the plant is remaining intact and, as Claude says, two-thirds of the jobs are remaining in the original plant. So that plant is not closing; just a third of the plant is transferring to another area.

But more importantly, in terms of plants and modernization and jobs, I say that if you export livestock, you export jobs. If we do not have the livestock here, we cannot have that multiplier of six to one. We cannot have the 60,000 jobs.

Our plants here are as efficient, again, as any in eastern Canada. There is a misconception that we have old, worn-out plants. There is a misconception, unfortunately, that we are not efficient in the west. I will take the production records of our plants, and I am sure other competitors in the west, and stack them up on an efficiency basis against any in Canada, and I would like to see them against any in the United States. Maybe there would be the odd one or two giants in the U.S. who could beat us through economies of scale, but I say we would stack up really well with 95%, 98% of the plants in the United States as well. There is a misconception that we need new plants, that we are old and inefficient, and I wish we could put that misconception to rest.

**The Chairman:** Thank you.

Thank you, Mr. Althouse.

Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Monsieur Mitchell, je voudrais savoir, dans une première question . . . Le Conseil national des viandes, si je comprends bien, a une section de l'Ouest et une section de l'Est, mais un exécutif national? Est-ce que c'est ça?

**The Chairman:** Mr. Tolton.

**Mr. Tolton:** Yes, Mr. Chairman. It took me a moment to catch up.

We do have a section in the east and we do have a . . . that is all correct. We do.

**Le président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Evidemment, je connais très bien votre président national puisqu'il s'appelle Jean Bienvenue et que c'est un citoyen de mon comté! Il possède des usines dans mon comté . . . Je voudrais savoir quelle est la position de votre Conseil sur le plan national, en ce qui concerne la méthode de

[Translation]

l'année prochaine à Toronto, le tiers dont il est question correspond au tiers qui sera déplacé à Kitchener. En même temps nous avons fait l'achat—et cela est réservé strictement au porc—d'une usine de conditionnement du boeuf à Burlington; il y aura là également de la place pour un bon nombre d'employés. Donc, l'effet total ne sera pas aussi considérable que vous l'avez laissé entendre.

**M. F. Mitchell:** Merci, Claude.

On ne ferme pas l'usine mais seulement une partie de celle-ci—le service d'abattage—et on le déplace dans une région assez rapprochée de son emplacement original. Le reste de l'usine demeure intact et, comme Claude vient de le dire, deux tiers des emplois demeurent à l'emplacement original. On ne ferme pas l'usine mais on en déplace un tiers dans une autre région.

Mais ce qui importe plus encore, au sujet des usines, de leur modernisation et des emplois, c'est que si vous exportez du bétail, vous exportez des emplois. Si nous ne gardons pas le bétail ici, nous ne pouvons pas conserver le multiplicateur de six à un. Nous ne pouvons conserver les 60,000 emplois.

Nos usines sont aussi efficaces que celles de n'importe quelles parties de l'Est du Canada. On se méprend lorsqu'on croit que nos usines sont vieilles et dépassées. On se méprend, malheureusement, lorsqu'on croit que nous ne sommes pas efficaces dans l'Ouest. Prenons les chiffres de production de nos usines, et je suis certain, ceux de nos concurrents de l'Ouest, puis comparons-les au point de vue efficacité avec ceux du reste du Canada et j'aimerais qu'on les compare également avec ceux des États-Unis. Peut-être un ou deux géants américains pourraient nous dépasser en raison des économies d'échelle, mais je crois que nous pourrions très bien soutenir la comparaison avec 95 p. 100 ou 98 p. 100 des usines américaines également. On se trompe lorsqu'on croit que nous avons besoin de nouvelles usines et que les nôtres sont vieilles et inefficaces et j'aimerais bien qu'on se débarrasse une fois pour toutes de cette fausse opinion.

**Le président:** Merci.

Merci, monsieur Althouse.

Mr. Ostiguy

**Mr. Ostiguy:** Mr. Mitchell, I would like to know, in my first question . . . I understand that the Canadian Meat Council has a section in the West, and one in the East with a national executive. Is that so?

**Le président:** Monsieur Tolton.

**M. Tolton:** Oui, monsieur le président. Il m'a fallu quelque temps pour saisir.

Nous avons une section dans l'Est une autre dans—tout cela est exact. Nous avons.

**The Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Of course, I know very well your national president since his name is Jean Bienvenue who lives in my riding. Where he owns plants . . . I would like to know what is the position of your council at the national level, about the

## [Texte]

paient, parce que vous n'avez pas été tellement clair, monsieur Mitchell, tout à l'heure, lorsque vous nous avez livré votre message.

**The Chairman:** Mr. Tolton.

**Mr. Tolton:** Well, Mr. Chairman, we do belong to the same association and we do talk back and forth. We are not necessarily at odds with each other to the point that we do not say hello. We may have, occasionally, just slightly different ideas. We do have regional viewpoints.

But I would like to ask, with your permission, Mr. Chairman, Mr. Maltais to speak to you. He is also a native Quebecer, but he is operating now in western Canada, and maybe he could reply to you in French.

**Le président:** Monsieur Maltais.

**M. C. Maltais:** J'aime autant, monsieur Ostiguy, vous parlez dans ma langue. Je connais bien aussi M. Bienvenue depuis nombre d'années, parce que j'ai travaillé avec lui dans la section de l'Est. Maintenant je suis dans l'Ouest, mais nos points de vue, même si nous sommes un conseil national, nos points de vue, dis-je, sont quand même régionaux.

Je comprends les inquiétudes du Québec en ce qui concerne la production du porc. Le Québec a dépensé de grosses sommes..., ils ont investi beaucoup d'argent dans leurs usines, dans les dix dernières années et naturellement ils veulent protéger ces investissements.

Ce qui nous concerne le plus pour ce qui se passe dans l'Ouest, c'est l'augmentation des coûts de transport pour le boeuf qui va de l'ouest du Canada, vers l'est du Canada. Nous n'essayons pas dans notre cas d'augmenter surtout la production du porc, mais nous essayons de conserver la production que nous avons. De toute façon, le porc que nous produisons en surplus ne s'en va pas vers l'Est, et les membres du Québec n'ont à avoir aucune crainte de ce côté-là parce qu'il est beaucoup plus économique pour nous d'expédier notre porc vers l'ouest des États-Unis ou bien vers des pays tels que le Japon.

**M. Ostiguy:** Vous auriez dû essayer de convaincre les gens du Québec, cela aurait été plus facile pour nous.

Maintenant, monsieur Mitchell ...

**M. C. Maltais:** Je peux leur parler, si vous voulez.

**M. Ostiguy:** Oui...!

Monsieur Mitchell, vous dites à la page 4 de votre mémoire, que le Nid-de-Corbeau va ralentir considérablement le développement de votre industrie dans l'Ouest. Est-ce que, d'après vous, le projet de loi C-155 va aggraver ce problème-là, parce que dans le rapport que vous nous avez remis à Ottawa au mois de juillet 1983, il y a une note très optimiste pour l'année 1983, tant sur le prix du boeuf que sur le prix du porc? Et je cite, vous terminez votre paragraphe en disant:

Tout compte fait, il importe de surveiller l'état de l'économie et la confiance des consommateurs.

## [Traduction]

payment procedures, since you have not been that clear, Mr. Mitchell, a while ago when you presented your message.

**Le président:** Monsieur Tolton.

**M. Tolton:** Eh bien, monsieur le président, nous appartenons à la même association et nous avons des échanges de vue. Nous ne sommes pas nécessairement en désaccord, surtout au point de ne pas nous parler. A l'occasion, il se peut que nous ayons des opinions quelque peu différentes. Nous avons nos points de vue régionaux.

Mais j'aimerais demander, avec votre permission, monsieur le président, à M. Maltais de vous adresser la parole. Il est également originaire du Québec bien qu'il travaille actuellement dans l'Ouest canadien, et peut-être qu'il pourrait vous répondre en français.

**The Chairman:** Mr. Maltais.

**Mr. C. Maltais:** Mr. Ostiguy, I might as well talk to you in my language. I have also known Mr. Bienvenue for many years since I worked with him in the Eastern section. Now I am in the West, but our viewpoints, even if we are a National Council, our viewpoints are nevertheless regional.

I understand the worries of Québec concerning pork production. Québec spent large amounts of money... they invested a lot of money in their plants, during the last ten years and naturally they want to protect their investments.

What concerns us the most about what is going on in the West, is the increase of transport fees for the beef which goes from western Canada to the eastern part of the country. We do not try on our part to increase particularly pork production, but we try to maintain the production we have. Anyway, the surplus of pork production we have is not sent towards the East and the members from Québec need not fear anything at that level since it is a lot more economical for us to export our pork towards the western United States or countries such as Japan.

**Mr. Ostiguy:** You should have tried to convince the people of Québec, that would have been easier for us.

Now, Mr. Mitchell ...

**Mr. C. Maltais:** I want to talk to them, if you wish.

**Mr. Ostiguy:** Yes...!

Mr. Mitchell, you say at page 4 of your brief, that the Crows nest will considerably slow down the development of your industry in the West. According to you, will it increase that problem, because in the report that you submitted to us in Ottawa in July 1983, there is a very optimistic note for 1983, for the price of beef as well as for the price of pork? You end up your paragraph by saying, and I quote:

All things considered, it is important to keep an eye on the condition of the economy and the confidence of consumers.



[Text]

Quelle est votre position sur le projet de loi C-155 en fonction de ce que vous dites à la page 4?

• 1515

**The Chairman:** Mr. Mitchell. I think Mr. Ostiguy directed his question to you, but if you want someone else to respond, that is fine with the committee.

**Mr. F. Mitchell:** My translating was going in and out. I am sorry, Mr. Chairman, but I did not get the question.

**Mr. Ostiguy:** I will start again.

Vous dites, à la page 4 de votre mémoire, que le tarif du Nid-de-Corbeau a considérablement ralenti le développement de votre industrie dans l'Ouest. Voilà ma question: est-ce que le projet de loi C-155 va aggraver ce problème? Dans le mémoire que vous nous avez remis à Ottawa au mois de juillet 1983, il est dit, au dernier paragraphe, que tout compte fait, il importe de surveiller l'état de l'économie et la confiance des consommateurs. C'est donc dire que vous aviez une note très optimiste pour l'année 1983, peu importe le Nid-de-Corbeau.

**The Chairman:** Who wants to answer?

**Mr. Tolton:** I think one of the problems, Mr. Chairman, is—and, with all due respect to the questioner, we just answered—that we were not in Ottawa at the time when that presentation was being made and I am not just exactly familiar with what was said.

**The Chairman:** He means the brief you sent to us, Mr. Tolton.

**Mr. Tolton:** I guess you are talking in terms of the economy as a whole and whether or not this is exercising further demand for meat and whether or not there is an opportunity.

**M. Ostiguy:** Non. Je vous demande si, selon vous, le projet de loi C-155 aggraverait davantage la situation de l'élevage du bœuf ou du porc dans l'Ouest? C'est cela ma question.

**M. C. Maltais:** Eh bien, monsieur Ostiguy, il n'y a aucun doute que si le Bill C-155 était adopté tel quel, cela aggraverait la situation. Les coûts de transport continueront leur escalade à un point tel qu'il ne sera plus rentable d'expédier des produits vers d'autres marchés. Il se produira ce que M. Mitchell a déjà mentionné: au lieu d'exporter nos produits et d'en récolter un surplus, ce seront les autres pays qui exporteront leurs produits au Canada.

**Le président:** Une question finale, monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** À la page 9 de votre mémoire, vous citez des chiffres variant entre 675 et 800 millions de dollars représentant les pertes prévisibles pour l'industrie, si le projet de loi est adopté. J'ai ici le texte de l'étude faite Bruce Kirk d'Agriculture Canada et on y lit ce qui suit:

Estimated increase in value of livestock production in western Canada. Policy options: Gilson, \$1 billion; 50-50, \$900,000; and pay to the railways, \$410 . . .

[Translation]

What is your position on Bill C-155, considering what you said on page 4?

**Le président:** Monsieur Mitchell, je crois que M. Ostiguy vous adressait cette question, mais si vous désirez que quelqu'un d'autre réponde, nous sommes d'accord.

**M. F. Mitchell:** Je regrette, monsieur le président, je n'ai pas compris cette question car mon système de traduction a fait défaut.

**M. Ostiguy:** Je poserais donc ma question de nouveau.

You say, on page 4 of your brief, that the Crow's Nest rate has considerably slowed down the development of your industry in western Canada. My question is: will Bill C-155 worsen the problem? In the brief presented in Ottawa, in July 1983, you say in the last paragraph that, all in all, what counts is the state of the economy and the optimism of consumers. Therefore, you were yourself very optimistic for 1983 whether or not we kept the Crow rate.

**Le président:** Qui veut répondre à cette question?

**M. Tolton:** Je crois que l'un des problèmes, monsieur le président c'est que—malgré tout le respect que je porte au participant qui a posé cette question—nous n'étions pas à Ottawa au moment de la présentation de ce mémoire et je n'en connais pas parfaitement le contenu.

**Le président:** Monsieur Ostiguy faisait référence au mémoire que vous nous avez transmis, M. Tolton.

**M. Tolton:** Je suppose que vous parlez de l'économie en général et que vous vous demandez si l'amélioration de la situation économique a fait augmenter la demande à l'égard des produits d'élevage et si ce phénomène crée de nouvelles occasions.

**Mr. Ostiguy:** No. I was asking if, according to you, Bill C-155, would make the situation of cattle producers in the west much worse? That was my question.

**Mr. C. Maltais:** Well, Mr. Ostiguy, there is no doubt that if Bill C-155 is adopted without any modification, the situation will get worse. The costs of transportation will keep going higher, to a degree where it will become useless to ship products to other markets. What will happen is exactly what Mr. Mitchell has already explained: instead of exporting our products and harvesting a surplus, we will keep them and other countries will have to export their products to Canada.

**The Chairman:** One last question, Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** On page 9 of your brief, you mention figures going from \$675 million to \$800 million which represent the estimated loss for the industry if this bill is passed. I have here the text of a study made by Bruce Kirk of Agriculture Canada, where we can find this paragraph:

Augmentation approximative de la valeur de la production de bétail dans l'Ouest canadien; options: Gilson—1 milliard; moitié-moitié—\$900,000 versement direct aux compagnies de chemins de fer—\$410,000



[Texte]

Comment pouvez-vous justifier les chiffres qui ont été cités dans votre mémoire à la page 9? Cela irait en augmentant, selon le fonctionnaire d'Agriculture Canada, M. Bruce Kirk.

**Le président:** Monsieur Maltais?

**M. C. Maltais:** Monsieur Ostiguy, vous réferez-vous à la page 5?

**M. Ostiguy:** C'est à la page 9 de votre mémoire, version française.

**M. C. Maltais:** S'agit-il des montants de 625 et 880 millions de dollars? Ces chiffres sont basés sur l'étude faite par Agriculture Canada et d'après des recherches entreprises par la Commission des éleveurs de l'Alberta. D'ici sept ou neuf ans, l'impact du projet de loi C-155, comparativement à la proposition Gilson, occasionnerait une réduction, dans l'industrie de la viande, variant entre 625 et 880 millions de dollars, représentant les chiffres de vente. Ces mêmes montants, ayant un enjeu de 3,000 positions, avec un facteur de 6 pour 1, comme M. Mitchell a déjà fait état, représenterait un total de 18,000 emplois.

**M. Ostiguy:** Une dernière question. *My last question, Mr. Chairman.*

**Le président:** Oui. Une dernière brève question, s'il vous plaît.

**M. Ostiguy:** Oui, monsieur le président.

J'aimerais poser une question bien *cute* à M. Mitchell. Si le Conseil des viandes de l'Ouest du Canada est tellement pessimiste, comment peut-il expliquer le fait que la famille Mitchell vienne d'acheter 49 p. 100 des actions de *International Packers*? Ce sont des actions américaines qui ont été achetées par des Canadiens.

**The Chairman:** Mr. Mitchell.

**Mr. F. Mitchell:** My family is a Canadian family. My family purchased those shares.

Furthermore, I think there is a misconception in terms of Quebec. I think Quebec feels that right now they have won a mini-battle with this Bill C-155 and they will have the hog industry in Canada wrapped up. Maybe they will, but if they do they are going to have a lot of American competition. You are going to displace a lot of jobs in western Canada and you are not going to increase them with Quebec employment; you are going to increase them with American employment. You are not going to increase Quebec pork coming out here; you are going to increase American pork coming out here.

If you want to hose us in the west and think you are going to walk off with a big coup you are going to be sorely mistaken, because you are not going to replace the American competition that is going to come up here. The freight rates from the midwest to western Canada are much cheaper than from Quebec back here. The American packers will have a huge advantage if they do not have us in here.

[Traduction]

How can you justify the figures presented in your brief on page 9? Production would increase according to Mr. Bruce Kirk of Agriculture Canada.

**The Chairman:** Mr. Maltais.

**Mr. C. Maltais:** Mr. Ostiguy, are you referring to page 5?

**Mr. Ostiguy:** It is on page 9 of the french version of your brief.

**Mr. C. Maltais:** Are you talking about the sums of \$625 million and \$880 million? These figures are based on a study made by Agriculture Canada and on a research conducted by the Alberta Cattle Commission. Within seven or nine years, the impact of Bill C-155, compared to the Gilson proposition, would be a decrease in the meat industry fluctuating between \$625 million and \$880 million in sales. These figures, as Mr. Mitchell explained to us already, affect 3,000 jobs with a ratio of 6 to 1 and therefore would have an impact on a total of 18,000 jobs.

**Mr. Ostiguy:** One last question. *Ma dernière question, Monsieur le président.*

**The Chairman:** Very well; one last brief question please.

**Mr. Ostiguy:** Yes, Mr. Chairman.

I Would like to ask one *cute* question to Mr. Mitchell: If the Canadian Meat Council is so pessimistic, how can he explain the fact that the Mitchell family just bought 49% of all the shares of International Packers? These are American shares bought by Canadians.

**Le président:** Monsieur Mitchell.

**M. F. Mitchell:** Ma famille est entièrement canadienne et elle a effectivement acheté ces actions.

De plus, je crois qu'il existe un grave malentendu au Québec à l'égard de ce projet de loi. À mon avis, le Québec croit avoir gagné une mini-bataille au sujet du projet de loi C-155, il croit pouvoir facilement régler le cas de l'industrie de l'élevage porcin au Canada. Peut-être; mais alors, il devfa faire face à énormément de concurrence de la part des Américains. Il faudra déplacer un grand nombre d'emplois dans l'Ouest canadien et ces emplois ne seront pas remplacés par des emplois aux États-Unis. Le nombre de porcs expédiés du Québec jusqu'ici n'augmentera pas; c'est plutôt le nombre de porcs importés des États-Unis qui va s'accroître.

Si vous voulez combattre les gens de l'Ouest et si vous croyez pouvoir réaliser un exploit, vous allez le regretter amèrement car vous ne pourrez repousser la concurrence américaine qui envahira nos régions. Le coût du transport entre les états du centre-ouest et l'Ouest canadien est largement inférieur au coût du transport entre le Québec et les provinces de l'Ouest. Les emballeurs et conditionneurs américains vont profiter d'un avantage marqué si nous nous retirons de ce domaine.

[Text]

So you may think you are going to gain a lot, but I promise you all you will gain is putting western Canadians out of work and employing Americans, and I maintain that is not in the best interests of the country.

**Mr. Murta:** May I ask a supplementary question?

**The Chairman:** One supplementary, Mr. Murta, and one, Mr. Loiselle.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

In about five days' time we will be in Quebec City, as you probably know, hearing briefs similar to this from the agricultural producers and their farm organizations from the Province of Quebec.

You indicated that the fears of the Quebec livestock producers, primarily the hog producers, are largely unfounded, in that there would not be a massive shift of their hog production from Quebec into western Canada under a bill that would allow at least part of the payment going to the producer in some form. Can you give us any studies or anything you have that is a little more concrete than just a verbalization that we may be able to use at our meetings and in our discussions with the agricultural producers of the Province of Quebec?—something other than just your thinking; because obviously if you think that way without anything to back it up somebody can refute you just as easily, because it is just a matter of opinion.

**Mr. F. Mitchell:** We do not have any studies per se.

Bob?

**Mr. Kalef:** Actually, we have not made the studies ourselves, but it was mentioned earlier, I think, that the report by Mr. Kirk of Agriculture Canada has come to that conclusion. In fact, the impact of improving the livestock supply in western Canada for processing in western Canada, particularly in the pork end, will go toward further exports rather than to compete with Quebec pork. Quebec is actually a net exporter of pork right now, and any growth in the western livestock industry in pork will go toward the U.S. and the Pacific rim markets. If you are looking for a report that has studied this in detail, the Kirk report does in fact support that contention.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

**Mr. C. Maltais:** If I may further add to this question, a good case in point would be my own plant, for example. We are surplus in the number of hogs that we slaughter in Winnipeg approximately 60%, and of that 60% I would say that approximately 95% of our surplus goes either to the States or to Japan, or even to New Zealand. So only about 5% of our

[Translation]

Par conséquent, peut-être croyez-vous gagner ainsi d'énormes avantages, mais je peux vous garantir que tout ce que vous obtiendrez, c'est la perte d'un très grand nombre d'emplois pour les Canadiens et la création d'emplois pour les Américains; à mon avis, il est bien évident que cette situation ne favorisera pas notre pays.

**M. Murta:** Puis-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Vous pouvez poser une question supplémentaire, monsieur Murta et vous aussi monsieur Loiselle.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

Dans cinq jours environ, nous serons à Québec et, comme vous le savez probablement, nous recevrons des mémoires semblables à celui-ci de la part des producteurs agricoles et des organisations de la province de Québec.

Vous avez mentionné que les craintes des éleveurs du Québec, et principalement des éleveurs de porcins, sont en grande partie injustifiées car si on adopte un projet de loi qui autorise le gouvernement à remettre au moins une partie des paiements directement aux producteurs, selon une formule ou une autre, l'élevage de porcs ne va pas nécessairement se déplacer du Québec vers l'Ouest canadien. Pourriez-vous nous faire connaître des études, nous donner des documents, quelque chose de plus concret que des paroles, du matériel qu'on pourrait utiliser lors de nos réunions et de nos entretiens avec les producteurs agricoles de la province de Québec? Pourriez-vous nous remettre des éléments plus tangibles que vos pensées car il est bien évident que si votre opinion ne s'appuie sur rien de concret, quelqu'un peut apporter des arguments tout aussi frappants; il s'agit alors uniquement d'une bataille de proints de vue.

**M. F. Mitchell:** Nous ne pouvons vous remettre ni étude, ni document.

Bob?

**M. Kalef:** En fait, nous n'avons fait aucune étude nous-mêmes, mais je crois qu'on a déjà mentionné le rapport de Kirk d'Agriculture Canada dont les conclusions sont identiques aux nôtres. En réalité, en augmentant, dans l'Ouest canadien, la quantité de bétail engraisé en vue de la transformation dans l'Ouest canadien, et particulièrement en augmentant la quantité de porcins, on va susciter des exportations, mais on ne va certainement pas entrer en concurrence avec l'élevage de porcs du Québec. À l'heure actuelle, le Québec est exportateur de porcs et toute augmentation de l'élevage du porc dans l'Ouest canadien sera automatiquement expédiée vers les marchés des États-Unis et des côtes du Pacifique. Si vous voulez obtenir un document qui reflète une étude détaillée de ce domaine, le rapport Kirk est tout indiqué car il supporte ce point de vue.

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

**M. C. Maltais:** Si je peux ajouter un commentaire à cette question, je voudrais citer en exemple ma propre usine. Nous avons un surplus d'environ 60 p. 100 quant au nombre de porcins abattus chez nous à Winnipeg; environ 95 p. 100 de ce surplus de 60 p. 100 est expédié aux États-Unis, au Japon ou à la Nouvelle-Zélande. Par conséquent, dans notre cas, unique-



[Texte]

surplus would end up in eastern Canada, and those would not be major items; they are mostly sundry items.

**The Chairman:** *Monsieur Loisel, une question supplémentaire?*

• 1525

**Mr. Loisel:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mitchell, I understand quite well your preoccupation about the reverse and where the production will come from if there is a decrease in your production in the west. But at the same time, you provided us with figures about the difference between what you would have as production under the Gilson report—you say that you would lose 3,000 jobs, and so on. But at the same time, you have to say that if you changed the Crow through this bill, Bill C-155, by 1991 or 1990 your production in terms of dollars will increase by \$410 million. It is in exactly the same report.

What I would like to know from you is if this increase in terms of dollars represents just inflation, or if it represents the increase of the market in the west. Or to resume, even with such an increase of \$400 million by 1990, do you think that at that time, due to the freight rate between the southern United States or the east, it means that we will import more hogs and more meat at that time than we do right now?

**The Chairman:** Mr. Kalef.

**Mr. Kalef:** I think I lost part of the question towards the end. You are asking whether or not the sales increase that we are projecting is a result of inflation, or is it a result of the growth of the market . . .

**Mr. Loisel:** That is it.

**Mr. Kalef:** Or is it . . .

**Mr. Loisel:** If you keep the Crow, or if you have the bill, Bill C-155, by 1990 your volume of business will increase by, under Bill C-155, \$410 million per year.

**Mr. Kalef:** You are saying with the status quo or with Bill C-155.

**Mr. Loisel:** That is it. If you would adapt the Gilson report, instead of increasing by \$410 million you would increase by close to \$1 billion. It is true. And when you say that you will make less business, it is true, if you compare the Gilson to this bill, but you will also make more money under Bill C-155 than the status quo.

The question is, that difference in dollars by 1990—I would like to know if it would just be because of inflation between now and that time, or will it be because you will take the increase of the market in the west between now and that time?

**Mr. Kalef:** I would submit that that increase would be due to the inflation and the increase in the western market, but

[Traduction]

ment 5 p. 100 de notre surplus serait expédié vers l'Est du Canada et il ne s'agirait pas évidemment de produits principaux, mais plutôt de divers sous-produits.

**Le président:** *Mr. Loisel, would you like to ask a supplementary question?*

**M. Loisel:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Mitchell, je comprends très bien vos préoccupations à cet égard et que vous vous demandiez où se situeront les sources de production s'il y a une diminution de votre production dans l'Ouest. Mais par la même occasion, vous nous avez soumis des chiffres au sujet de la différence qu'il y aurait dans la production d'après le Rapport Gilson, vous dites que vous perdriez 3,000 emplois, et ainsi de suite. Mais en même temps, vous devez ajouter que si l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau est modifiée par le projet de loi C-155, vers 1991 ou peut-être même 1990, votre production augmentera de 410 millions de dollars. Et ceci est exactement dans le même rapport.

Ce que j'aimerais que vous me disiez, c'est si cette augmentation, en termes de dollars, tient uniquement à l'inflation ou si elle tient à une augmentation du marché dans l'Ouest. Bref, j'aimerais savoir si, même en supposant une telle augmentation de 400 millions de dollars en 1990, vous croyez qu'à ce moment, en raison des frais de transport entre le sud des États-Unis ou l'est, cela signifie que nous importerions plus de porcs et plus de viande que nous ne le faisons maintenant?

**Le président:** Monsieur Kalef.

**M. Kalef:** Je crois que je n'ai pas très bien saisi la dernière partie de la question. Vous demandez si l'augmentation du chiffre d'affaires que nous prévoyons découlera de l'inflation ou si elle découlera d'un accroissement du marché . . .

**M. Loisel:** C'est en effet cela.

**M. Kalef:** Ou si cela est . . .

**M. Loisel:** Si vous vous en tenez à l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau ou s'il y a adoption du projet de loi C-155, en 1990, votre volume d'affaires augmentera, grâce à ce projet de loi, de 410 millions de dollars par année.

**M. Kalef:** Vous voulez dire que le contexte du maintien du statu quo ou dans celui de l'adoption du projet de loi C-155.

**M. Loisel:** En effet. Si vous adoptiez le Rapport Gilson, au lieu d'une augmentation de 410 millions de dollars, vous auriez une augmentation de près de 1 milliard de dollars. Vous avez raison. Et lorsque vous dites que vos affaires diminueront, c'est également vrai, si vous comparez le Rapport Gilson à ce projet de loi, mais vous ferez également plus d'argent dans le contexte du projet de loi C-155 que s'il y a maintien du statu quo.

Ce qui me préoccupe, c'est la différence en dollars pour 1990, j'aimerais savoir si elle découlerait uniquement de l'inflation ou si elle découlerait d'une augmentation du marché dans l'Ouest d'ici à cette date?

**M. Kalef:** Je dirais que cette augmentation découlerait à la fois de l'inflation et d'une augmentation du marché de l'Ouest,



[Text]

there would be no growth in movement of product to the eastern part of the country or to export. I think it would be largely a localized increase due to population growth and further consumption at that time, along with the natural inflationary increase in prices.

**Mr. Loiselle:** Thank you.

**The Chairman:** *Merci, monsieur Loiselle.*

That concludes the presentation of the Canadian Meat Council. It seems to me that if we do not know what the position of the Canadian Meat Council is, then we were not listening very well, because it seemed to me to be coming through loud and clear.

I thank you, gentlemen, for your presentation to the committee and for your assistance in our study. Thank you very much.

**A Witness:** Thank you.

**The Chairman:** Order, please.

The next section of our hearings deals with the Saskatchewan Wheat Pool and a number of districts and sub-districts. It is my intention to call the Wheat Pool first and later in the afternoon, after we have heard from the Wheat Pool, we will call the districts and sub-districts in two or three groups.

Could I call, then, the Saskatchewan Wheat Pool, represented by Mr. Ted Turner.

As members of the committee will recall, the Alberta Wheat Pool presented a brief on behalf of all three wheat pools when we were in Edmonton. I suspect that Mr. Turner wants to make a brief opening statement, and copies have been distributed to the members. Again, I would urge members to make their questioning succinct and brief so that we will have time to hear all the others who wish to be heard.

Mr. Turner, please.

**Mr. Ted Turner (President, Saskatchewan Wheat Pool):** Thank you very much, Mr. Chairman, hon. members, ladies and gentlemen.

I do have a written, short opening address. Has this been circulated to the committee?

**The Chairman:** Yes, it has been circulated, sir. Yes. In any case, you are free to read it.

**Mr. T. Turner:** All right. Certainly there are more than adequate copies for all of the committee and most of the people in the room.

I would like to introduce, right at the outset, the people who have accompanied me to serve as witnesses before your committee. On my immediate right is Mr. Garf Stevenson, our First Vice-President. Besides being First Vice-President of Saskatchewan Wheat Pool, Garf is First Vice-President of the Saskatchewan Federation of Agriculture. He has been involved in a number of other agricultural organizations. He, along

[Translation]

mais il n'y aurait pas d'augmentation dans les expéditions de produits vers l'Est du pays ou à l'exportation. Je crois que ce serait pour une large part, une augmentation très localisée tenant à la fois au taux de croissance de la population et à une augmentation de la consommation à cette époque, ainsi qu'à un accroissement normal du taux d'inflation.

**M. Loiselle:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Loiselle.

Ceci met un point final à la présentation du Conseil des viandes du Canada, et si nous n'avons pas saisi, c'est que nous n'écoutions pas très attentivement, car tout m'a paru très clair.

Je vous remercie, messieurs, de votre présentation devant le Comité et de l'aide que vous apportez à notre étude. Merci beaucoup.

**Un témoin:** Merci.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

La prochaine période sera consacrée aux représentants de la coopérative des blés de la Saskatchewan et d'un certain nombre de districts et sous-districts. J'ai l'intention de convoquer les représentants de la coopérative des blés pour commencer; plus tard, cet après-midi, nous convoquerons les représentants des districts et des sous-districts en deux ou trois groupes.

Je cède donc la parole au représentant de la coopérative des blés de la Saskatchewan, M. Ted Turner.

Les membres du Comité se souviennent sans doute que la coopérative des blés de l'Alberta a présenté un mémoire au nom des trois coopératives des blés, lorsque nous étions à Edmonton. Je présume que M. Turner voudrait faire un bref exposé préliminaire. Des exemplaires ont été distribués aux membres. Encore une fois, j'insiste auprès des membres pour qu'ils s'en tiennent à des questions brèves et concises afin que nous ayons le temps d'entendre toutes les personnes qui désirent témoigner.

Monsieur Turner, s'il vous plaît.

**M. Ted Turner (président, coopérative des blés de la Saskatchewan):** Merci beaucoup, monsieur le président, honorables députés, mesdames et messieurs.

J'ai en effet rédigé un bref exposé préliminaire. A-t-il circulé parmi les membres du Comité?

**Le président:** Oui, on en a distribué des exemplaires. De toute façon, vous pouvez nous en faire la lecture.

**M. T. Turner:** C'est bien. Il y avait sûrement un nombre d'exemplaires suffisant pour tous les membres du Comité et pour la plupart des personnes ici présentes.

J'aimerais tout d'abord présenter les personnes qui m'accompagnent et qui seront appelées à témoigner devant votre Comité. La première personne à ma droite est M. Garf Stevenson, notre premier vice-président. En plus d'être le premier vice-président de la coopérative des blés de la Saskatchewan, Garf est premier vice-président de la *Saskatchewan Federation of Agriculture*. Il a également fait partie d'un

## [Texte]

with his two sons, operates a grain and livestock farm specializing in hog operations, beef feeding and beef breeding, at Whitewood, not too far east of here.

Mr. Avery Sahl, our Second Vice-President, is two removed from me. He is the Second Vice-President of Saskatchewan Wheat Pool; he is a member of the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board; he has been heavily involved in international grain marketing discussions; and with his son, he operates a large grain farm at Mossbank, Saskatchewan.

As well, we have Mr. Harold Yelland, at my far right, who is a grain and livestock producer from Porcupine Plain in Saskatchewan. He is on the Canola Council of Canada and has been heavily involved in a number of commercial and policy activities in agriculture.

Mr. George Siemens, who is also on my right, is a grain and livestock producer from Fiske, Saskatchewan, and also on the board of the Saskatchewan Federation of Agriculture.

You can see that the members of our board that are represented at this table all have varied experience in both grain and livestock production.

Prior to leaving the farm and assuming duties that kept me away from the farm, I too was engaged in grain and livestock production, with about half of my income coming from beef cattle.

As well, our Corporate Secretary, Mr. Jim Wright, is one of our witnesses. He has been heavily involved in the preparation of briefs and in consultation with various bodies. He is also responsible for the administration of our member relations division, through which our policies are developed.

Mr. Allan McLeod, Director of our Research Division, has spent an awful lot of his time on railway costing and related matters over the last five years, and acts as our expert in that area.

As well, we have Mr. Al Gallinger, Executive Assistant to the CEO, who will be here to deal with any operating questions you might have to ask; and we also have Mr. Ron Kasha, our Treasurer, in case you have some questions about financial matters relating to our organization.

I would like, Mr. Chairman, to express to you and members of the committee our appreciation for this opportunity, and congratulate you on your decision to hold these formal hearings in the prairie region, and particularly in Saskatchewan.

## [Traduction]

certain nombre d'autres organisations agricoles. Il exploite, avec ses deux fils, un établissement agricole où il fait la culture des céréales et l'élevage du bétail, se spécialisant dans l'élevage du porc, l'engraissement des bovins et la reproduction des bovins, à Whitewood, pas très loin d'ici vers l'est.

M. Avery Sahl, notre deuxième vice-président, est le deuxième à ma droite. Il est le deuxième vice-président de la Coopérative des blés de la Saskatchewan; il siège au comité consultatif de la Commission canadienne du blé; il a participé intensivement à des discussions sur la commercialisation des céréales au niveau international; avec son fils, il exploite une importante ferme céréalière à Mossbank en Saskatchewan.

Nous avons également, à l'extrême droite, M. Harold Yelland, de Porcupine Plain en Saskatchewan, qui est un producteur de céréales et de bétail. Il siège au Conseil de canola du Canada et il a participé intensivement à un certain nombre d'activités commerciales et politiques en matière d'agriculture.

M. George Siemens, également à ma droite, est producteur de céréales et éleveur de bétail à Fiske, Saskatchewan, et il est également membre du conseil d'administration de la *Saskatchewan Federation of Agriculture*.

Comme vous pouvez le constater, tous les membres de notre organisme ici présents ont une expérience diversifiée à la fois dans la production des céréales et l'élevage du bétail.

Avant de quitter la ferme et d'assumer des fonctions qui m'en ont tenu éloigné, je m'occupais également de production de céréales et d'élevage de bétail, les bovins de boucherie intervenant pour environ la moitié de mes revenus.

Nous avons aussi comme intervenant le secrétaire de notre organisme, M. Jim Wright. Il s'est employé activement à la rédaction de nos mémoires en consultation avec divers organismes. Il est également responsable de l'administration de notre division des rapports entre les membres, par l'entremise de laquelle nos politiques sont élaborées.

M. Allan McLeod, directeur de notre division de la recherche, a consacré énormément de temps au cours des cinq dernières années à la question du prix de revient du transport ferroviaire et autres questions connexes, il est notre spécialiste en la matière.

Nous avons également M. Al Gallinger, adjoint administratif de l'administration en chef, qui est ici pour répondre à d'éventuelles questions sur l'aspect exploitation; nous avons également M. Ron Kasha, notre trésorier, au cas où vous auriez quelques questions à poser au sujet des finances de notre organisation.

J'aimerais, monsieur le président, vous remercier ainsi que les membres du Comité, de l'occasion qui nous est offerte et vous féliciter d'avoir pris la décision de tenir ces audiences régulières dans la région des Prairies, et particulièrement en Saskatchewan.

Before I deal with the specific elements of our submission, which has been jointly prepared by the three pools and which

Avant d'aborder les aspects particuliers de notre mémoire, qui a été rédigé en collaboration par les trois coopératives et



*[Text]*

you had on an earlier occasion, I would ask for your indulgence in allowing for a few supplementary comments relating to the Saskatchewan Wheat Pool perspective.

For those unfamiliar with the Saskatchewan Wheat Pool, perhaps it would be useful to share briefly with you the nature of our operations and control structure as a farmer-owned co-operative.

Saskatchewan Wheat Pool just completed its fifty-ninth year of operations. Our aim as established in 1924—to be a farm organization dedicated to the improvement of the social and economic conditions of Saskatchewan farm families—remains as the guiding principle today. Over the years our organization has broadened its activities to include not only the handling and marketing of grain, but also livestock marketing, farm supplies, flour milling, printing and publishing, and through joint ownership with other co-operatives is involved in oil seed processing, fertilizer manufacturing, and international grain merchandising.

From time to time we have heard some people, in attempting to discredit our positions, say that we want to only maintain the status quo in grain handling. I would suggest that we have given considerable attention in recent years to the areas of both rationalization and modernization of our grain handling facilities in the country and at port locations. Over the period August 1971 to August 1982 we closed 331 elevator stations that had proven uneconomical and with limited growth potential. However, we continue to provide service at 570 locations, and in 1981-1982 handled 63.9% of the grain delivered in Saskatchewan.

Over the past decade, \$160 million has been spent on country elevator development projects as a means of improving producer service and increasing the overall efficiency of the grain handling and transportation system. Judicious use of funds has allowed us to reduce the number of operating plants at Thunder Bay and yet increase our handling capacity. Substantial upgrading of our plants at the Pacific coast has added export capacity. Since 1974 we have spent \$111 million in those two locations. In addition, we are committed to 30% of the \$275 million Prince Rupert grain terminal project.

Saskatchewan Wheat Pool, in spite of those who say we have no interest in the livestock area, has been directly engaged in livestock marketing for almost 40 years. A system of livestock yards has been established throughout the province, which last year handled 425,000 head of cattle and calves. Nearly 30,000 livestock producers use Saskatchewan Wheat Pool's livestock facilities on an annual basis. Over the last 20 years we have played a leading role in the industry by promoting the feeding of cattle and providing finance for such operations. We see the value of a soundly based livestock

*[Translation]*

que vous avez déjà reçu, je vous demanderais d'être indulgent et de nous permettre de formuler quelques commentaires additionnels sur le *Saskatchewan Wheat Pool*.

Pour ceux qui ne connaissent pas le *Saskatchewan Wheat Pool*, il serait peut-être utile de décrire brièvement nos opérations et la structure de contrôle de cette coopérative exploitée par des producteurs agricoles.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* vient de terminer sa cinquante-neuvième année d'existence. Son but, tel qu'il a été établi en 1924—être une organisation agricole qui se consacre à l'amélioration des conditions sociales et économiques des familles d'agriculteurs de la Saskatchewan—demeure encore aujourd'hui le principe directeur. Au cours des années, notre organisation a élargi ses activités de manière à y inclure non seulement la manutention et la commercialisation des céréales, mais aussi la commercialisation du bétail, les fournitures agricoles, la mouture du blé, l'imprimerie et la publication. Grâce à sa participation dans d'autres coopératives, elle est également engagée dans la transformation des graines oléagineuses, la fabrication d'engrais et la mise en marché internationale des céréales.

De temps à autre, nous avons entendu certaines gens qui, tentant de nous discréditer, disaient que nous voulions seulement maintenir le statu quo en ce qui a trait à la manutention des céréales. Je me permets de dire qu'au cours des dernières années nous avons porté une attention particulière tant à la rationalisation qu'à la modernisation de nos installations de manutention de céréales au pays et dans les ports. Entre août 1971 et août 1982, nous avons fermé 331 silos parce qu'ils s'étaient révélées peu économiques et offraient des possibilités de croissance restreinte. Toutefois, nous continuons à fournir un service à 570 endroits et, en 1981-1982, nous avons manutentionné 63,9 p. 100 des céréales livrées en Saskatchewan.

Au cours de la dernière décennie, 160 millions de dollars ont été consacrés à des projets d'aménagement de silos ruraux comme moyen d'améliorer le service des producteurs et d'accroître l'efficacité globale de la manutention et du réseau de transport des céréales. L'utilisation judicieuse des fonds nous a permis de réduire le nombre des usines exploitées à Thunder Bay tout en accroissant notre capacité de manutention. L'amélioration sensible de nos installations sur la côte du Pacifique a accru la capacité d'exportation. Depuis 1974, nous avons dépensé 111 millions de dollars à ces deux endroits. En outre, nous nous sommes engagés à fournir 30 p. 100 des 275 millions de dollars des immobilisations du projet de silo portuaire de Prince Rupert.

Même si certains ont dit que nous ne manifestions aucun intérêt pour le secteur du bétail, le *Saskatchewan Wheat Pool* a, depuis près de 40 ans, joué un rôle direct dans la commercialisation du bétail. Un réseau de dépôts de bétail a été établi dans toute la province et, l'an dernier, ce réseau a manutentionné 425 000 veaux et bovins. Environ 30 000 producteurs de bétail font appel chaque année aux installations de bétail du *Saskatchewan Wheat Pool*. Au cours des 20 dernières années, nous avons joué un rôle dominant dans l'industrie en privilégiant les entreprises d'aliments pour bétail et en offrant un



## [Texte]

industry and will continue to support such development by way of market activity, technical advice, and financial programs.

As well, we have played a leading role in the processing industry. We have been engaged in numerous activities for the processing of agricultural products. The most notable is the development, in conjunction with public institutions, of rapeseed, taking it from a marine oil crop to a desirable food and feed crop. Latterly, other organizations have been involved, but in the early years of development the cost was extensive to Saskatchewan Wheat Pool for agronomic research and developing processing techniques. In the agronomic area we continue to seek crop varietal and cultural improvements through our research facilities.

Now, it is also said by some who feel we have gone too far in policy discussions in regard to grain rates—and by those who feel we have not gone nearly far enough—that we are not really representative of our members. To illustrate what our activities are, Saskatchewan Wheat Pool has always taken a keen interest in the leadership role in agriculture policy development. Our member control structure consists of 632 local wheat pool committees, comprised of 7,155 committee members. We have 145 elected delegates, of whom 16 are elected to the board of directors. This structure brings forth the views of the majority of our 70,000 farmer owners who annually transact business with us.

During the past year, local committees held over 2,500 meetings and submitted nearly 1,000 resolutions, of which 400 were of an agricultural policy nature. In the past 18 months we have had an unprecedented three special meetings of delegates to deal specifically with the transportation and freight rate issue. It should be noted that at such meetings resolutions to be adopted require at least a two-third majority support from the delegate body.

I hope from this the committee fully appreciates that we take agricultural policy development very seriously, and that our structure serves us extremely well in assessing member opinion on important issues.

No single agricultural policy issue has been as important to Saskatchewan farmers and the provincial economy as the statutory Crowsnest Pass freight rate legislation. To understand the context of this statement, you need to be aware that over half of the grain shipped from the prairie region originates from this province and that almost half of all grain exports out of Canada originate from Saskatchewan—\$2.8 billion in 1982. In terms of farm income, over 80% of total farm cash receipts in Saskatchewan are derived from grain sales; last year that was \$3.2 billion. It is therefore not difficult

## [Traduction]

soutien financier à de telles exploitations. Nous sommes conscients de la valeur d'une industrie de bétail solidement établie et nous continuons d'appuyer son développement en stimulant le marché, en fournissant des conseils techniques et en mettant en oeuvre des programmes financiers.

Nous avons également joué un rôle directeur dans l'industrie de la transformation. Nous avons été engagés dans de nombreuses activités relatives à la transformation de produits agricoles. À cet égard, la réalisation la plus importante a été la mise au point, en collaboration avec des organismes publics, du colza qui est utilisé, plutôt que les huiles d'origine animale, pour la fabrication d'aliments acceptables pour les humains et les animaux. Ces derniers temps, d'autres organisations ont été mises à contribution, mais au premier stade de ce développement, le *Saskatchewan Wheat Pool* a consacré des sommes énormes à la recherche agronomique et à la mise au point de techniques de transformation. Dans le domaine de l'agronomie, nous tentons, dans nos installations affectées à la recherche, d'améliorer les variétés et les méthodes de culture.

Par ailleurs, parmi ceux qui estiment que nous sommes allés trop loin dans la discussion de politiques en ce qui concerne les tarifs des céréales—et parmi ceux qui jugent que nous ne sommes pas encore allés assez loin—il y en a qui disent que nous ne représentons pas vraiment nos membres. Pour donner un exemple de la nature de nos activités, mentionnons que le *Saskatchewan Wheat Pool* s'est toujours efforcé de jouer un rôle d'avant-garde dans l'élaboration de la politique agricole. La structure de contrôle de nos membres consiste en 632 comités du *wheat pool* comprenant au total 7 155 membres. Il y a 145 délégués élus, dont 16 sont nommés au conseil d'administration. Cette structure permet d'obtenir le point de vue de la majorité des 70 000 exploitants agricoles de la coopérative qui chaque année font affaire avec nous.

Au cours de la dernière année, les comités locaux ont tenu plus de 2 500 réunions et présenté près de 1 000 résolutions, dont 400 s'apparentaient à une politique agricole. Durant les 18 derniers mois, fait sans précédent, nous avons tenu 3 réunions spéciales de délégués pour traiter particulièrement de la question du transport et du tarif du transport. Il est à noter qu'à l'occasion de telles réunions, les résolutions pour être adoptées doivent recevoir l'appui majoritaire d'au moins deux-tiers des délégués.

Cela dit, j'espère que le comité se rend pleinement compte que nous prenons très au sérieux l'élaboration d'une politique agricole et que notre structure nous permet d'évaluer avec beaucoup de justesse l'opinion des membres sur les questions importantes.

Pas une seule question de politique agricole n'a revêtu autant d'importance pour les agriculteurs de la Saskatchewan et l'économie de la province que la Loi du Nid-de-Corbeau qui fixe le tarif statutaire du transport. Pour saisir le sens de cette affirmation, il faut savoir que plus de la moitié des céréales expédiées depuis la région des Prairies provient de cette province, et que près de la moitié de toutes les céréales exportées du Canada provient de la Saskatchewan—2,8 milliards de dollars en 1982. Du point de vue du revenu des cultivateurs, plus de 80 p. 100 de la totalité des recettes

## [Text]

to understand why many farmers and agricultural communities are vitally concerned about many elements of the proposed legislation and the impact this may have on future farm viability and the provincial economy.

Our organization has been an active participant for many years in the search for adequate transportation policies for western Canada. As we indicated to the Gilson proceedings over a year ago, any new transportation policy initiative by the federal government must recognize four important principles:

1) Western Canadian agriculture is, and should remain, based on a structure of viable family farms supporting rural community centres and services.

2) Grain producers are entitled to efficient grain handling and rail service within a reasonable trucking distance of their farms.

3) A suitable grain freight rate structure is one that will support the retention of a structure of family farms and rural services.

4) In any examination of transportation efficiency, consideration must be given to overall costs from the farm gate to the ship, rather than just to some segment of the handling and transportation system.

Saskatchewan Wheat Pool recognizes that operating costs of railways have been increasing due to inflation. It has been our position since 1974 that the railways should be entitled to receive compensation covering their legitimate costs of moving grain. However, any freight rate change imposed on grain producers must realistically reflect the farm income and cost-price situation faced by producers and their real capacity to absorb higher freight costs.

In connection with the grain economy, it is worth noting that the Thunder Bay initial price for no. 1 wheat this past year was \$174.50 per tonne, or \$4.75 a bushel, and there appears to be little prospect for a final payment. In 1973-1974, 10 years ago, grain producers realized \$168.21 per tonne, or \$4.58 per bushel, for top-grade wheat. Thus, grain prices are at virtually the same level as a decade ago, while farm inputs have escalated 115% during the same period.

• 1545

If you would now look at the footnote, you will see that Statistics Canada reported recently that realized net income in Saskatchewan dropped by 24% in 1982 to \$912 million, the lowest level since 1978. Those are in absolute dollars. Surely

## [Translation]

agricoles en Saskatchewan découlent de la vente de céréales qui, l'an dernier, représentaient 3,2 milliards de dollars. Il n'est donc pas difficile de comprendre pourquoi tant d'aspects du projet de loi préoccupent vivement nombre de cultivateurs et de collectivités agricoles, et l'incidence qu'il peut avoir sur la viabilité future des exploitations agricoles et sur l'économie de la province.

Notre organisation a depuis nombre d'année participé activement à l'élaboration de politiques du transport adéquates pour l'Ouest du Canada. Comme nous l'avons indiqué lors de notre témoignage devant la commission Gilson il y a plus d'un an, toute nouvelle politique du transport mise de l'avant par le gouvernement fédéral doit tenir compte de quatre grands principes, à savoir:

1) L'agriculture de l'Ouest du Canada se fonde et doit continuer de se fonder sur l'existence d'un ensemble d'exploitations agricoles familiales viables qui appuient les centres et les services communautaires ruraux.

2) Les producteurs de céréales ont droit de réclamer, après avoir effectué le transport par camion à une distance raisonnable de leur ferme, un service efficace de manutention et de transport des céréales par chemin de fer des céréales.

3) Une structure convenable de tarifs du transport des céréales est celle qui permet de maintenir l'existence d'exploitations familiales et de services ruraux.

4) Tout examen de l'efficacité du transport doit tenir compte de la totalité des coûts de transport depuis la ferme jusqu'au bateau, plutôt que des coûts sur certains segments du réseau de manutention et de transport.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* admet que les coûts d'exploitation des compagnies de chemins de fer n'ont cessé de s'accroître en raison de l'inflation. Depuis 1974, nous avons toujours reconnu que les compagnies de chemins de fer avaient le droit de recevoir une compensation qui couvre leurs coûts légitimes de transport des céréales. Toutefois, toute modification du tarif de transport qui serait imposée aux producteurs des céréales doit tenir compte de manière réaliste du revenu agricole et du rapport coût-prix pour les producteurs et de leur capacité réelle de supporter des coûts de transport plus élevés.

Pour ce qui est de l'économie du secteur céréalier, il vaut la peine de noter que le prix initial demandé à Thunder Bay pour le blé de catégorie n° 1 au cours de la dernière année était de 174,50 \$ la tonne, soit 4,75 \$ le boisseau, mais il semble très peu probable qu'un paiement final soit versé. En 1973-1974, c'est-à-dire il y a 10 ans, les producteurs de céréales obtenaient 168,21 \$ la tonne, ou 4,58 \$ le boisseau pour le blé de première catégorie. Ainsi, les prix des céréales se situent en principe au même niveau qu'il y a dix ans, tandis que les coûts supportés par les cultivateurs ont augmenté de 115 p. 100 au cours de la même période.

Maintenant, si vous vous reportez à la note, vous constaterez que Statistique Canada a déclaré récemment que, en 1982, le revenu net gagné en Saskatchewan a fléchi de 24 p. 100 en n'atteignant que 912 millions de dollars, soit son niveau le plus



## [Texte]

this is clear enough evidence to support the establishment of a freight grain price safety net that is meaningful and significantly lower than the one proposed by the Minister of Transport.

With respect to the method of payment issue, we strongly support the government's intention to pay the Crow benefit directly to the railways, as set out in the proposed legislation. We believe that the vast majority of grain farmers in this province support payments to railways and reject payments to producers. The payment must be recognized as a transportation subsidy, not a production subsidy.

I could refer you to the last two pages of the document. The second-to-last page indicates the questionnaire that was mailed to our members last year, asking them to indicate their preference in regard to the method of payment. Nearly 70,000 members of the Saskatchewan Wheat Pool were mailed these questionnaires. Out of those 70,000 there were 20,632 responses, which by most standards is an exceptional response to a mailed questionnaire. The first option, which is the direct payment to railways, was favoured by 82.5%. Only 10.1% favoured the second option, which is the producer payment. A further 7.3% indicated other comments, not agreeing with either option.

The last attachment is a petition that was circulated in March and April of this year, addressed to the Prime Minister of Canada and identifying four important elements in the grain transportation policy. First, the statutory non-variable freight rate protection on all prairie feed grains and their processed products, with adequate recognition of the producer's ability to pay, must be guaranteed; also, payment of government transportation subsidies directly to the railways on all grain volume shipped; assurance of adequate railway performance guarantees; and assurance that the Canadian Wheat Board's ability to perform its function as a central marketing agency is protected. This was signed by 108,227 farmers and was presented to the Government of Canada formally on April 21, 1983.

I would like to take a few minutes to review the joint submission by the three pools. Our comments in the brief relate entirely and directly to the proposed Bill C-155. In our submission we have therefore not addressed the problems of the livestock industry. We feel this should be dealt with as a separate and distinct policy matter. Any attempt to do so in grain freight rate legislation could result in very complex legislation and thus ensure continuing frustration and dissatisfaction by grain shippers.

## [Traduction]

bas depuis 1978. Ces montants sont exprimés en valeur absolue. Ces données sont sûrement assez révélatrices pour faire ressortir la nécessité d'établir un tarif de transport du grain qui constitue une marge de sécurité et qui soit raisonnable et nettement moins élevé que celui qui est proposé par le ministre des Transports.

Pour ce qui a trait à la méthode de paiement, nous appuyons résolument l'intention du gouvernement de verser la subvention du Nid-de-Corbeau directement aux sociétés ferroviaires, tel que prévu dans le projet de loi. Nous croyons que la grande majorité des producteurs de grain appuie les paiements aux sociétés ferroviaires et s'oppose aux paiements aux producteurs. Le paiement doit être considéré comme une subvention au transport et non une subvention à la production.

Je vous invite à vous reporter aux deux dernières pages du document. À l'avant-dernière page figure le questionnaire qui a été envoyé à nos membres l'an dernier, pour leur demander d'indiquer leur préférence au sujet de la méthode de paiement. Ces questionnaires ont été envoyés à près de 70,000 membres du *Saskatchewan Wheat Pool*. Nous avons reçu 20,632 réponses ce qui, d'après les normes le plus couramment utilisées, représente un taux de réponse exceptionnel à un questionnaire envoyé par la poste. La première méthode, soit le paiement aux sociétés ferroviaires, a été appuyée par 82,5 p. 100 des répondants. Seulement 10,1 p. 100 de répondants ont choisi la seconde méthode, soit le paiement aux producteurs, et 7,3 p. 100 ont exprimé d'autres points de vue, n'appuyant ni l'une ni l'autre des méthodes proposées.

La dernière annexe est une pétition qui a circulé aux mois de mars et avril de cette année et qui était adressée au premier ministre du Canada pour lui souligner quatre éléments importants de la politique relative au transport du grain. Premièrement, la protection statutaire du tarif de transport fixe pour tous les grains de provenance produits dans l'Ouest et les produits connexes, ainsi que la reconnaissance convenable de la capacité de payer des producteurs doivent être assurées; en outre, les paiements du gouvernement à titre de subventions au transport doivent être versés directement aux sociétés ferroviaires pour tout le grain transporté; il faut garantir que les sociétés ferroviaires s'acquitteront convenablement de leurs responsabilités et faire en sorte que l'aptitude de la Commission canadienne du blé à s'acquitter de son mandat d'organisme central de commercialisation soit protégée. Cette pétition qui porte la signature de 108,227 agriculteurs a été officiellement présentée au gouvernement du Canada le 21 avril 1983.

J'aimerais prendre quelques minutes pour passer en revue le mémoire commun des trois coopératives. Les remarques qu'il contient se rapportent entièrement et directement au projet de loi C-155. Dans ce mémoire, nous n'avons donc pas étudié les problèmes de l'industrie du bétail. Nous sommes d'avis que que cette question doit faire l'objet d'une politique distincte. Toute tentative d'en tenir compte dans la législation relative au tarif de transport du grain pourrait donner lieu à des dispositions très complexes qui ne contribueraient en rien à dissiper la frustration et l'insatisfaction des transporteurs de grain.



*[Text]*

We have attempted to help solve the pressure of feed grain costs for livestock production by way of two formal policy positions that would have corrected the periodic disparity in prices created by the statutory rates.

The first policy position that I mention is the Western Agricultural Conference position. In 1980 the Western Agricultural Conference developed a feed grain pricing policy to recognize the needs of prairie feed grain users. This element of a broader transportation policy would have determined feed grain prices within the Prairies by reducing the Canadian Wheat Board domestic price at Thunder Bay by the compensatory freight rate to Thunder Bay. We supported this policy.

Second is what we call the Western Rate Equalization Fund. This proposal would have addressed the hurt or disparity of feed costs by making payment directly to livestock producers, with the cost shared equally by the provincial government, the federal government, and the grain producers.

These proposals were rejected by livestock organizations and led us to conclude that separate attention, apart from grain freight rate legislation, is essential to solve the problem. Grain producers resent those who suggest that all of the ills of the livestock industry can be solved by lower feed grain prices. In Saskatchewan the majority of livestock is raised and fed on mixed farms. The profitability of the farm unit is not enhanced by lower feed grain prices.

The Saskatchewan Wheat Pool is ready and indeed anxious to work with others—governments, livestock producers or organizations—to develop sound livestock and feed grain policies. But we are not ready to work toward reducing feed grain prices below a compensatory return to producers.

In conclusion, let us not overlook the importance of not only an adequate rail system for western Canada, but a viable grain industry, which contributes \$6 billion annually to the nation's foreign exchange. The health of the Canadian economy has always been linked very closely to the financial position of agricultural producers. The specific nature of transportation policy enacted is therefore a critical element to our economic well-being, both as a region and as a country. We wish to underline the point that the proposed changes to Bill C-155 as jointly developed by the three pools can be achieved over the next three years within the financial parameters announced earlier by the Government of Canada.

I would like to thank the committee for the opportunity to present these few remarks on behalf of the Saskatchewan Wheat Pool.

*[Translation]*

Nous avons tenté de faire notre part pour atténuer, pour les producteurs de bétail, le fardeau du coût des provendes au moyen de deux politiques formelles qui auraient permis de réduire l'écart périodique de prix résultant des tarifs établis.

La première politique à laquelle je fais allusion est la position de la *Western Agricultural Conference*. En 1980, la *Western Agricultural Conference* a élaboré une politique d'établissement des prix des grains de provende pour tenir compte des besoins des utilisateurs de ces grains dans les provinces des Prairies. Cette politique qui s'insère dans une politique plus générale relative au transport aurait permis d'établir les prix des grains de provende dans les provinces des Prairies en déduisant du prix intérieur de la Commission canadienne du blé à Thunder Bay le taux compensatoire de transport à Thunder Bay. Nous avons appuyé cette politique.

La seconde politique correspond à ce que nous appelons le *Western Rate Equalization Fund*. Il s'agissait d'atténuer l'injustice ou l'écart relatif aux coûts des provendes en indemnisant directement les producteurs de bétail, le coût de cette indemnisation devant être partagé entre le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral et les producteurs de grain.

Les associations de producteurs de bétail ont rejeté ces propositions ce qui nous a amenés à conclure qu'il était essentiel d'examiner cette question de façon distincte et de la dissocier de la législation relative au tarif de transport du grain pour arriver à régler le problème. Les producteurs de grain voient d'un mauvais oeil ceux qui prétendent que tous les problèmes de l'industrie de l'élevage peuvent être réglés par la simple diminution des prix des provendes. En Saskatchewan, l'élevage du bétail se fait surtout dans des exploitations agricoles mixtes. La rentabilité de l'exploitation agricole n'est pas améliorée par la diminution des prix des provendes.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* est tout disposé à collaborer avec d'autres, les administrations publiques, les producteurs de bétail ou les associations, et est même désireux de le faire afin d'élaborer des politiques saines relatives à l'élevage et aux provendes. Toutefois, nous ne sommes pas prêts à réduire les prix des grains de provende à un niveau qui serait rentable pour les producteurs.

En conclusion, ne négligeons pas l'importance non seulement d'un réseau ferroviaire convenable pour l'Ouest canadien mais aussi d'une industrie du grain viable qui contribue six milliards de dollars par année au poste du change étranger du pays. La santé de l'économie canadienne a toujours été liée très étroitement à la situation financière des producteurs agricoles. La nature précise de la politique de transport qui sera adoptée est donc un facteur essentiel de notre bien-être économique, sur le plan tant régional que national. Nous voulons souligner le fait que les changements que les trois coopératives proposent d'apporter au projet de loi C-155 peuvent être effectués au cours des trois prochaines années en respectant les paramètres financiers annoncés plus tôt par le gouvernement du Canada.

J'aimerais remercier les membres du comité de m'avoir donné l'occasion de leur faire ces quelques observations au nom du *Saskatchewan Wheat Pool*.

## [Texte]

We would now like to highlight the main elements of our joint submission and the specific concerns related to Bill C-155. Also attached, if you will flip the page, you will find a summary of the joint submission that we made along with the Alberta Wheat Pool and the Manitoba Pool Elevators. Reading through that summary, the first . . .

**The Chairman:** Mr. Turner, I wonder if we could forgo that to have a little more time for questioning, because members have the submission and I am sure have read it already. I will not insist.

**Mr. T. Turner:** I would like the opportunity, sir, at some point to elaborate some of the words that are on the paper here. Certainly if we could do that by way of questioning, all the better.

**The Chairman:** I think it would probably be the better way. If specific points are not covered in the questioning, you can wrap up at the end. How will that be?

**Mr. T. Turner:** Thank you very much. I appreciate that.

**The Chairman:** Okay. Thank you, Mr. Turner.

We will now go to questioning, starting with Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Before you start, Mr. Mazankowski, may I say to Mr. Turner, if you wish to call on any of your colleagues to answer a question, please feel free to do so. Simply identify which person you are referring the question to.

All right, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner, we as members of this committee are certainly pleased that you and your associates are here. Because of the very significant role you play in the grain handling and the total agricultural scene in Saskatchewan, we certainly look forward with a great deal of eagerness to your contribution to this ongoing debate. It is certainly not the first time you have appeared before a committee of this nature. I think we all agree that the issue before us is very important.

Mr. Chairman, this morning we heard that some farm leaders were betraying their membership by taking a position in favour of changes to the statutory freight rate. If one were to summarize the evidence that has been presented here in Regina, both yesterday and today, I think the message generally has been that Bill C-155 is unacceptable, that it should be scrapped, that the statutory freight should not be tampered with, and that essentially the status quo should remain. Since you are one . . .

**The Chairman:** Order. That is not to be repeated.

**Mr. Mazankowski:** Since you are one of the largest organizations, and not only representing producers but looking after their needs, is one to assume that the charge of betraying the membership could be levelled at your organization?

## [Traduction]

Nous aimerions maintenant mettre en relief les principaux éléments de notre mémoire commun et vous signaler les aspects du projet de loi C-155 qui nous préoccupent. Si vous tournez la page, vous trouverez ci-joint un résumé du mémoire que nous avons présenté en collaboration avec l'*Alberta Wheat Pool* et le *Manitoba Pool Elevators*. Si nous lisons ce résumé, le premier . . .

**Le président:** Monsieur Turner, je me demande si nous pourrions renoncer à cela pour avoir un peu plus de temps pour les questions puisque les membres ont déjà le mémoire en main et, j'en suis sûr, qu'ils l'ont déjà lu. Je n'insisterai pas.

**M. T. Turner:** Monsieur le président, j'aimerais avoir l'occasion, à un moment donné, de préciser certaines observations contenues dans le mémoire en question. Si cela peut se faire en répondant à des questions, tant mieux.

**Le président:** Je crois que ce serait préférable. Si certains points n'ont pas fait l'objet de questions, vous pourrez apporter des précisions à la fin. Cela vous convient?

**M. T. Turner:** C'est très bien, je vous remercie.

**Le président:** Bien, merci monsieur Turner.

Passons maintenant à la période de questions. La parole est à vous, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Avant que vous ne commenciez, monsieur Mazankowski, j'aimerais signaler à M. Turner que s'il désire faire appel à ses collègues pour répondre à une question, il est libre de le faire. Vous n'avez qu'à préciser à quelle personne la question s'adresse.

C'est bien, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, les membres de ce Comité apprécient que vous et vos collègues soyez ici. En raison du rôle très important que vous jouez dans la manutention du grain et dans l'agriculture en général en Saskatchewan, nous attendions avec grande impatience votre participation à ces délibérations. Ce n'est certes pas la première fois que vous témoignez devant un comité de ce genre. Je crois que nous convenons tous de la très grande importance de la question qui nous intéresse.

Monsieur le président, certains témoignages que nous avons entendus ce matin laissaient entendre que certains représentants des agriculteurs ne respecteraient pas les désirs de leurs membres en appuyant les changements au tarif de transport statuaire. Si nous résumons les témoignages entendus ici à Regina, tant hier qu'aujourd'hui, je crois que l'avis général qui s'en dégagerait est que le projet de loi C-155 est inacceptable, qu'il devrait être abandonné, qu'il ne faudrait pas modifier le tarif existant et qu'il faudrait, en définitive, maintenir le statu quo. Puisque vous représentez . . .

**Le président:** À l'ordre. Cela ne doit pas être répété.

**M. Mazankowski:** Puisque vous représentez un des plus grands organismes, et non seulement les producteurs eux-mêmes mais aussi leur intérêts, devons-nous supposer que



[Text]

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** I have outlined in my short opening statement the procedure that we have followed—particularly in the last couple of years, quite intensively over the last 10-year period—in regard to this whole question of an adequate, responsive transportation system. We have worked very hard at finding a solution to that particular area, but also in holding countless meetings with our members represented in the country. As you can see from the number of committees that we have, there are very few communities in which we do not hold meetings within the course of a year. There have been very few communities that have not had a meeting relating to grain transportation sponsored by the Saskatchewan Wheat Pool in the last three years. I doubt if there are any.

• 1555

So we have, through that system, developed a policy position that I think has been placed in the hands of every member of Parliament on several occasions during the last four or five years. Maybe on several occasions in the last year, if I remember right. This policy position was supported by the elected representatives of our membership.

We have, as you will notice, for meeting that policy position, identified a number of what we call “safeguards” in any policy that would be acceptable to Saskatchewan farmers, and certainly to the members of Saskatchewan Wheat Pool. We have said that if those safeguards are met, we would then talk with government and others about how the future cost increases could be handled.

So I feel quite satisfied that our process has allowed our membership to come forward with its position and has helped us arrive at a policy position that is widely accepted among our membership.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Turner, your position is also endorsed by your sister pools in the Province of Manitoba and Alberta, and indeed the United Grain Growers is on record as being in favour of some change.

Notwithstanding that, there is virtually no agricultural group or organization that we have heard from that is in support of Bill C-155 as it now stands. In other words, there is really no consensus of support for it unless there were some very major and substantive changes. As it now stands, really, the only groups that we have heard from who are in favour of the bill as it now exists are organizations such as the Coal Association, the Chemical Association, the forestry industry, the chemical industry, etc.

Given that fact, and in anticipation that some of those major amendments which you have referred to—and of course if you get into some of the other farm organizations, they have

[Translation]

l'accusation de trahison des membres s'applique à votre organisme?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Dans ma brève entrée en matière, j'ai fait état de la démarche que nous avons adoptée, notamment au cours des deux dernières années et de façon systématique durant les dix dernières années, en ce qui concerne la question d'un système de transport convenable qui puisse répondre aux besoins. Nous avons travaillé très fort pour trouver une solution à cette question particulière mais aussi pour organiser d'innombrables réunions des représentants de nos membres à l'échelle du pays. Comme vous pouvez le constater en considérant le nombre de comités que nous avons, rares sont les collectivités où nous ne tenons pas de réunions au cours d'une année. Il y a très peu de collectivités où le *Saskatchewan Wheat Pool* n'a pas organisé de réunion portant sur le transport du grain, au cours des trois dernières années. Je me demande même s'il y en a.

Nous avons donc, par ce système, élaboré une position de principe qui, je crois, a été portée à la connaissance de tous les députés à plusieurs reprises au cours des quatre ou cinq dernières années. Peut-être même à plusieurs reprises au cours de la dernière année, si ma mémoire est bonne. Cette position de principe avait l'appui des représentants élus de nos membres.

Dans l'élaboration de cette position, nous avons défini, comme vous pourrez le constater, un certain nombre de «garanties» qui seraient acceptables aux agriculteurs de la Saskatchewan, et sûrement aux membres du *Saskatchewan Wheat Pool*. Nous avons dit que si on acceptait de nous fournir ces garanties, nous serions disposés à examiner avec le gouvernement et d'autres intervenants la façon de traiter les futures augmentations de coûts.

Je suis donc tout à fait convaincu que notre façon de procéder a permis à nos membres de faire valoir leur position et nous a aidé à élaborer une position de principe qui est largement acceptée par nos membres.

**M. Mazankowski:** Monsieur Turner, votre position est également partagée par vos pendants dans les provinces du Manitoba et de l'Alberta, et on sait que les *United Grain Growers* se sont déclarés favorables à des changements.

Il n'y a, en fait, pratiquement aucun groupe ou organisme agricole que nous avons entendu qui soit en faveur du projet de loi C-155 dans sa forme actuelle. Autrement dit, on ne décèle véritablement aucun appui généralisé au projet de loi à moins qu'on y apporte des changements importants et substantiels. Dans la situation actuelle, vraiment, les seuls groupes que nous avons entendus qui soient en faveur du projet de loi dans sa version actuelle sont des organismes comme la *Coal Association*, la *Chemical Association*, l'industrie forestière, l'industrie chimique, etc.

Cela étant dit, et en supposant que certains de ces importants amendements dont vous faisiez mention—et, bien sûr, si on regarde d'autres organismes agricoles, ils ont aussi des



## [Texte]

amendments which they would consider to be substantive as well, and which would have to be incorporated before it could attain their support—given that fact, what would your recommendation be to the committee? Should it be scrapped? Or should it be proceeded with even though it will not be a bill that will be perfect in every respect and thereby not necessarily serve the broad interest of agriculture? I think that is the dilemma that we as a committee face.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** I can understand that dilemma, and I guess my response to that is that we are dealing with government legislation that in one form or another has been a part of this country for 85 years. It has become the hub of agricultural development in the prairie region and it has been the basis on which many undertook their farming operations, and therefore great caution must be exercised in any changes to it. That is why we have spent so much time developing a policy position on it.

My advice to you would be that if our policy positions are not accepted, then the bill should not be proceeded with. Now you might say, well, okay, which ones do you want accepted? My response is that we want them all accepted.

I found out when I was in the cattle business that when I ran the herd into the corral, you had to shut all the gates if you wanted to keep them there. I think we have provided the gates that must be closed or addressed by the committee and by Parliament in regard to this legislation, and if our policy positions are not accepted then we think you should not proceed with the bill.

**Mr. Mazankowski:** Would you assume that that would be the position of the Manitoba and Alberta pool as well? I do not want to put you on the spot in having to speak on their behalf, but my recollection is that the Manitoba pool takes a somewhat different point of view. As a matter of fact, I think that most members of Parliament were sent a wire or a telex indicating that the bill be proceeded with. I think, if I recall correctly, that during the testimony in Winnipeg the Manitoba pool indicated that even though the recommended amendments and changes that you have advanced may not be incorporated, the bill should be proceeded with anyway.

**Mr. T. Turner:** I am not going to attempt to answer for any other organization.

**Mr. Mazankowski:** But as far as you are concerned, that is a unified position of the three pools? If these recommended changes cannot be implemented, your recommendation would then be to scrap the bill?

**Mr. T. Turner:** The Saskatchewan Wheat Pool position would be that.

**Mr. Mazankowski:** Fine.

We have also heard, Mr. Turner, in the course of the last two days, that the grain handling and transportation system has been working very well and that really there is no immedi-

## [Traduction]

amendements qu'ils considèrent substantiels et qui devraient être incorporés au projet de loi avant que celui-ci puisse obtenir leur appui—cela étant dit, quelle recommandation feriez-vous à ce comité? Le projet de loi devrait-il être mis au rebut, ou devrait-on l'appliquer même s'il n'est pas parfait à tous points de vue et si, par conséquent, il ne servira pas nécessairement l'intérêt global de l'agriculture? Je crois que c'est le dilemme auquel ce comité se trouve confronté.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Je peux comprendre ce dilemme, et la réponse que je donnerais, c'est que nous nous penchons actuellement sur une législation gouvernementale qui, sous une forme ou sous une autre, fait partie de ce pays depuis 85 ans. Elle est devenue le pivot du développement agricole dans les Prairies et c'est en se basant sur elle que de nombreux agriculteurs ont entrepris leur exploitation; il faut donc envisager avec la plus grande prudence toute modification de cette législation. C'est pourquoi nous avons travaillé aussi longtemps à élaborer une position de principe à son sujet.

La recommandation que je vous ferais, c'est que si nos positions ne sont pas acceptées, le projet de loi ne devrait pas être adopté. Mais vous allez peut-être me dire d'accord, ça va, lesquels voulez-vous que nous acceptions? Je vous répondrai que nous voulons qu'ils soient tous acceptés.

J'ai découvert, lorsque je faisais l'élevage du bétail, que lorsqu'on fait entrer le troupeau dans le corral, il faut fermer toutes les portes si on veut le garder à l'intérieur. Je crois que nous avons montré les portes qui doivent être fermées par le comité et le Parlement en ce qui a trait à ce projet de loi, et si nos positions de principe ne sont pas acceptées, nous sommes d'avis qu'il ne devrait pas être adopté.

**M. Mazankowski:** Prétendez-vous que les coopératives du Manitoba et de l'Alberta partagent cette position? Je ne veux pas vous mettre sur la sellette en vous demandant de parler en leur nom, mais si je me souviens bien, la coopérative du Manitoba a exprimé un point de vue quelque peu différent. En fait, je crois que la plupart des députés ont reçu un télégramme ou un télex leur indiquant d'adopter le projet de loi. Si ma mémoire est fidèle, au cours du témoignage de la coopérative du Manitoba à Winnipeg, celle-ci a indiqué que même si les amendements et les changements que vous recommandez n'étaient pas pris en compte, le projet de loi devrait être adopté malgré tout.

**M. T. Turner:** Ce n'est pas mon intention de répondre au nom d'autres organismes.

**M. Mazankowski:** Mais en ce qui vous concerne, c'est une position commune des trois coopératives? Si les changements proposés ne peuvent être appliqués, vous recommanderiez de mettre au rancart le projet de loi?

**M. T. Turner:** C'est la position du *Saskatchewan Wheat Pool*.

**M. Mazankowski:** Très bien.

On nous a également dit, monsieur Turner, au cours des deux derniers jours, que le système de manutention et de transport du grain a jusqu'ici très bien fonctionné et qu'une

*[Text]*

ate or apparent need for expansion and increased capacity from the standpoint of the movement of grain. Would you agree with that observation?

**Mr. T. Turner:** No, I do not agree with that. It may be working to satisfaction this year, but I am more optimistic than to be ready to accept that this is the ultimate we will ever achieve in grain movement.

I have great faith in the productive capability of our farms. I have too great a faith in the marketing ability of the Canadian Wheat Board and others of us who are engaged in marketing grain to ever accept that 30 million tonnes, plus or minus, is the maximum that we will be moving out of this country.

I am not sure how much greater an amount of grain could have been moved than was moved this year, given the existing capacity of the railways. We have also to recognize that there was less than full movement of other commodities over those lines during the year when grain was moving, and therefore if other commodities were moving or attempting to move in greater quantities, we might not have achieved even the 30 million that we have moved this year.

I have indicated in my opening statement that we have demonstrated our faith in the future of the grain industry by committing a huge amount of money to a project in Prince Rupert. That project will be put there at great cost—at great cost, incidentally, to the farmers, who ultimately will pay the full cost of that terminal. If the quantities of grain that we are moving out of this country are not greater than they are this year, then that has been a bad decision on behalf of the farmers in Canada.

If we are going to move more grain, we are going to have to have the transportation capacity to do it. I suggested to the Minister of Transport about three or four months ago that perhaps he was being too ambitious with this bill in attempting to solve all of the problems of agriculture in one piece of legislation; that really we were looking at rail line capacity and rail line performance; and that he should in fact ensure that the railways get enough money to carry out the necessary improvement and carry on with discussions on how best to address the broader question of transportation rates.

**The Chairman:** Final question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Inasmuch as it seems apparent that when you refer to inadequacies you are referring to line capacity, I am wondering, Mr. Turner, if there is any other way in which you would foresee that this capacity improvement could take place through a policy or a program other than that which is contained in Bill C-155. In other words, is there another way in which we can approach the capacity problem, other than the bill that is currently before us?

**The Chairman:** Mr. Turner.

*[Translation]*

expansion ou un accroissement de capacité, du point de vue du mouvement du grain, ne constitue pas un besoin immédiat ou apparent. Êtes-vous d'accord avec cette observation?

**M. T. Turner:** Non, je ne partage pas cette opinion. Il se peut que tout fonctionne bien cette année, mais je me montre plus optimiste en osant croire que ce n'est pas là le meilleur système dont nous disposerons jamais pour le transport du grain.

J'ai une grande confiance dans la capacité de production de nos fermes. J'ai une trop grande confiance dans la capacité de commercialisation de la Commission canadienne du blé et des autres qui parmi nous s'occupent de commercialisation du grain pour accepter que 30 millions de tonnes, grosso modo, soit le maximum que nous puissions exporter de ce pays.

Je ne puis dire avec précision quelle quantité de grain additionnelle aurait pu être transportée cette année, n'eût été des limites actuelles de la capacité des chemins de fer. Nous devons aussi nous rendre compte que le transport des autres marchandises sur ces lignes au cours de l'année n'a pas fonctionné à pleine capacité lorsque du grain était transporté, et donc que si on avait transporté ou tenté de transporter d'autres marchandises en plus grande quantité, nous n'aurions peut-être pas atteint le chiffre de 30 millions que nous avons réalisé cette année.

J'ai indiqué dans ma présentation d'ouverture que nous avons démontré notre confiance dans l'avenir de l'industrie du grain en investissant une somme considérable dans un projet à Prince Rupert. La réalisation de ce projet sera très coûteuse—très coûteuse, soit dit en passant, pour les agriculteurs, qui assumeront en dernière analyse le coût entier de ce silo portuaire. Si les quantités de grain qui sortent de ce pays ne sont pas plus élevées que cette année, alors nous avons pris une mauvaise décision au nom des agriculteurs du Canada.

Si nous devons déplacer plus de grain, il nous faudra disposer de la capacité de transport nécessaire. J'ai signalé au ministre des Transports il y a trois ou quatre mois qu'il s'était peut-être montré trop ambitieux avec ce projet de loi, en tentant de résoudre l'ensemble des problèmes de l'agriculture au moyen d'une loi unique; que la question qui nous intéressait était en réalité la capacité et la performance des chemins de fer; et qu'il devrait en fait s'assurer que les sociétés ferroviaires obtiennent des fonds suffisants pour apporter les améliorations qui s'imposent, et poursuivre les discussions sur le meilleur moyen de régler la question plus vaste des tarifs de transport.

**Le président:** Dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Dans la mesure où il ressort de vos commentaires que lorsque vous parlez de faiblesses du système, vous pensez à la capacité des lignes, je me demande, monsieur Turner, si vous entrevoyez une autre façon d'améliorer cette capacité, par une politique ou un programme autre que la formule proposée dans le projet de loi C-155. Autrement dit, existe-t-il une autre façon de régler ce problème de capacité, à part le projet de loi qui se trouve actuellement devant nous?

**Le président:** Monsieur Turner.



[Texte]

**Mr. Mazankowski:** And if so, could you enlighten the committee as to how you would suggest that be done?

**Mr. T. Turner:** This is a very difficult and far-reaching question, and I think it is a very key question to this whole discussion, to the whole debate.

I think you have generally accepted—at least you did not quarrel with it—the contention that we can move more grain out of this country. We can produce it, we can move it out. Therefore we have to find the link between the country elevator system, which is certainly adequate to originate quite a bit more grain than it originates now—I would say at least 50% more—and the export houses, which are located mainly at Thunder Bay and on the Pacific, with one house at Churchill, some on the St. Lawrence and some in the Maritimes. So the linkage between the country origination and the export position becomes the crucial part of this.

• 1605

There is really no sensible alternative to rail for moving grain out of the prairie region. People can talk about trucks . . . and I wish I had done the equation, but can you visualize how many trucks it would take to haul 15 million tonnes of grain to Vancouver? Can you imagine the irate motorists jammed up behind them in Rogers Pass and all the other steep grades between here and the west coast? It is simply not a logical alternative to rail movement. We have no water, so we are back to the rail.

By initiating this bill in the first place, the government has recognized that additional moneys were required to upgrade the system. They have said that they would put in some money, providing farmers would pay additional amounts. I do not think that is absolutely necessary. I think the benefits to Canada are great enough that the government can proceed with funding this kind of project even if there is no additional charge to producers.

I still think you cannot get around the fact that we need to have greater capacity down the Fraser, greater spotting and handling ability at the Port of Vancouver, that we need increased capacity to Prince Rupert, going west. We must not overlook the ability of Thunder Bay, one of the world's largest grain ports, also to handle additional quantities of grain to the benefit of Canada.

So I guess the only answer I have, Mr. Mazankowski, is that this transportation capacity has to be put in place, and I think Canada can afford to do it, given the spinoff benefits of the mega-project that would result, the foreign earnings that would come in from grain and all of the spinoffs from that, jobs and financing, etc.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Hovdebo.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Et s'il en existe une, pourriez-vous éclairer le comité sur les moyens que vous suggérez de prendre?

**M. T. Turner:** Il s'agit d'une question très difficile et très vaste, et je pense qu'il s'agit d'une question clé dans toute cette discussion, dans tout ce débat.

Je crois que vous avez généralement accepté—du moins vous ne vous y êtes pas opposé—notre opinion selon laquelle nous pouvons exporter plus de grain de ce pays. Nous pouvons le produire, nous pouvons l'exporter. Il nous faut donc trouver le lien entre le système des silos de collecte, qui suffirait certainement à produire passablement plus de grain qu'actuellement—je dirais au moins 50 p. 100 de plus—et les silos portuaires destinés aux exportations, dont les principaux se trouvent à Thunder Bay et sur le Pacifique, un à Churchill, quelques-uns sur le Saint-Laurent et quelques autres dans les Maritimes. Par conséquent, la liaison entre le point de départ, à l'intérieur des terres, et le point d'exportation devient l'élément crucial.

Il n'existe vraiment pas d'autre possibilité raisonnable que le rail pour transporter les céréales à l'extérieur de la région des Prairies. Les gens peuvent parler des camions . . . et j'aurais aimé faire l'équation, mais pouvez-vous vous imaginer combien cela prendrait de camions pour transporter 15 millions de tonnes de céréales à Vancouver? Pouvez-vous imaginer les automobilistes furieux qui seraient bloqués derrière ces camions dans la passe de Roger et toutes les autres pentes fortes entre ici et la côte Ouest? Ce n'est tout simplement pas une solution de rechange logique au transport par rail. Nous n'avons pas de vous d'eau, alors nous devons nous fier au rail.

En présentant d'abord ce projet de loi, le gouvernement a reconnu qu'il fallait davantage d'argent pour améliorer le réseau. Il a dit qu'il contribuerait une certaine somme, à la condition que les agriculteurs paient des montants supplémentaires. Je ne pense pas que ce soit absolument nécessaire. Je pense que les avantages pour le Canada sont assez importants pour que le gouvernement finance ce type de projet, même si les producteurs ne supportent aucun frais additionnel.

Je pense encore qu'on ne peut éluder le fait que nous avons besoin d'une plus grande capacité en descendant le Fraser, une plus grande capacité de mise en place des wagons et de manutention au port de Vancouver, une capacité accrue vers Prince Rupert, en direction ouest. Par ailleurs, nous ne devons pas oublier la capacité de Thunder Bay, l'un des plus grands ports à céréales du monde, à manutentionner des quantités supplémentaires de céréales à l'avantage du Canada.

Je pense donc que ma seule réponse, M. Mazankowski, c'est que cette capacité de transport doit être aménagée et je pense que le Canada peut se le permettre, étant donné les retombées favorables du mega-projet qui en résulteraient, les revenus de l'étranger qui proviendraient des céréales et toutes ses retombées, emplois et financement, etc.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Hovdebo.



[Text]

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome the management of the pool to this meeting. I just want to go over a little bit of the history.

In 1977 the Saskatchewan Wheat Pool excepted very strongly and very articulately the position of the Hall commission, which was to retain the Crow rate, is that not right?

**Mr. T. Turner:** Yes, we had some reservations about the Hall commission report, but not on the Crow.

**Mr. Hovdebo:** Not on the Crow, but on the Crow position.

In 1980 the Saskatchewan Wheat Pool started changing its position by adopting the western agricultural conference policy, which suggested that possibly they might accept and negotiate the increases in freight costs due to inflation. I think that was when the management of the Wheat Pool started separating from the members, but you did adopt that policy in 1980, did you not?

**Mr. T. Turner:** We adopted that policy in 1980, but... Well, I will pick up other comments later.

**Mr. Hovdebo:** In 1982 a membership survey carried out by the Saskatchewan Wheat Pool showed 70% of the membership wished to retain the Crow as it was. Since then you have had a survey which does not ask what the membership wants to do about the Crow rate; it just asks, if the Crow rate is going to be changed, what choice do you wish? Why did you not ask them again whether or not they wanted to retain the Crow rate?

**An hon. Member:** Good question.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**Mr. T. Turner:** That is very good. You have made the point that Saskatchewan Wheat Pool policies have changed over the years, and I guess that is right. A lot of things have changed over the years, but changes are in full discussion with our elected delegate body.

Last year when we sent out this survey—and you will recall the background, I am sure, Mr. Hovdebo—the Gilson report had been submitted and it recommended very strongly that payments go mainly to producers, 81% to producers, and we were engaged in a discussion with other groups and with the Government of Canada about the implementation of the Gilson report. We were making very strongly the case that producers in this province do not want payments to go to producers but prefer that they go to railways.

So we said to them that if you do not believe it, we will prove it to you: we circulated the questionnaire on that specific question, and you have the results before you. It was not at that point a matter of the broad question, it was the question of the specific item that we asked the membership.

[Translation]

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue à la direction de la coopérative à cette réunion. Je veux simplement rappeler un peu l'histoire.

En 1977, la *Saskatchewan Wheat Pool* s'est opposée très fortement et de façon très articulée à la position de la commission Hall, qui favorisait le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, n'est-ce pas?

**M. T. Turner:** Oui, nous avons certaines réserves au sujet du rapport de la commission Hall, mais pas au sujet du Nid-de-Corbeau.

**M. Hovdebo:** Pas au sujet du Nid-de-Corbeau, mais au sujet de la position sur le Nid-de-Corbeau.

En 1980, la *Saskatchewan Wheat Pool* a commencé à modifier sa position en adoptant la politique énoncée à la conférence agricole de l'Ouest, qui laisse entendre qu'elle pourrait éventuellement accepter et négocier les augmentations des coûts de transport dues à l'inflation. Je pense que c'est alors que la direction de la coopérative a commencé à se démarquer des membres, mais vous avez adopté cette politique en 1980, n'est-ce pas?

**M. T. Turner:** Nous avons adopté cette politique en 1980, mais... Eh bien, je ferai d'autres remarques plus tard.

**M. Hovdebo:** En 1982, un sondage fait par la *Saskatchewan Wheat Pool* auprès de ses membres indiquait que 70 p. 100 des membres souhaitaient garder le tarif du Nid-de-Corbeau tel qu'il était. Depuis lors, vous avez fait un sondage qui ne demande pas aux membres ce qu'ils veulent faire au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau; il demande seulement: si le tarif du Nid-de-Corbeau doit être changé, que préférez-vous? Pourquoi ne leur avez-vous pas demandé encore une fois s'ils voulaient garder le tarif du Nid-de-Corbeau?

**Une voix:** Bonne question.

**Des voix:** Bravo.

**M. T. Turner:** C'est très bien. Vous avez mis en évidence le fait que la politique de la *Saskatchewan Wheat Pool* a changé au cours des années et je pense que c'est correct. Beaucoup de choses ont changé, mais les changements font l'objet de discussions avec nos délégués élus.

L'an dernier, lorsque nous avons envoyé ce sondage—et vous vous rappellerez le contexte, j'en suis sûr, M. Hovdebo—le rapport Gilson avait été présenté, et il recommandait très fortement que les versements soient faits principalement aux producteurs, 81 p. 100 aux producteurs. Nous participions à un débat avec d'autres groupes et avec le gouvernement du Canada au sujet de l'application du rapport Gilson. Nous défendions très fortement l'argument que les producteurs de cette province ne veulent pas que les versements soient faits aux producteurs mais préfèrent qu'ils soient faits aux compagnies ferroviaires.

Nous leur avons donc dit que s'ils ne nous croyaient pas, nous le leur prouverions. Nous avons fait circuler le questionnaire sur cette question en particulier; vous avez les résultats en mains. À ce moment-là, nous ne nous préoccupions pas de la question dans son ensemble, mais plutôt de l'élément particulier que nous avons demandé aux membres.

[*Texte*]

We have used the system of representative democracy, where people are elected and handed responsibilities to make decisions, and I expect that you support that approach.

**Mr. Hovdebo:** I support that approach. But right now I want to know, does the pool support the retention of the Crow rate?

**Mr. T. Turner:** The Crow rate would become embodied in the legislation. We have asked for the extension of the Crow to other grains, and we are pleased that the minister has allowed some others to be brought in. We think that the ones brought into the statutory structure would certainly make it easier to get some of the ones that were suggested should be added into this.

Whether or not the Crow is embodied in this is simply a matter of interpretation by many people, but the fact is that it would be the basic statutory rate. We have said quite openly and on thousands and thousands of platforms that we will talk about increases in the statutory rate, given a set of safeguards, and those are well known to you. That is the position.

**Mr. Hovdebo:** What you have managed to do across the country is establish the Saskatchewan Wheat Pool as accepting the change of the Crow rate. Whether you intended to do so or not, that is what you have done.

I want to know whether or not you are in favour of the demise of the agreement that was made statutory in 1925. As an organization, as the management of the Saskatchewan Wheat Pool, are you going along with the breaking of that agreement?

**Mr. T. Turner:** That is a good question. I suppose the 1925 agreement could be left in place if you as a group of parliamentarians decide that you are going to come up with the money to put in place a transportation system that is needed in this country. If you say to us, as it appears you are saying to us, that the only way we are going to participate in additional transportation capacity is as you as producers pay more, then you are forcing us to make some choices.

• 1615

You are doing that to us. And if that choice is to pay more under a set of safeguards that we have outlined so as to get the capacity we need to let our farmers produce fully, then we said, we will look at that. And if you want to do that by retaining the 1925 legislation and putting in something that builds on top of that, I guess that is one choice. If you want to replace that by other legislation, that is another choice. What we say is that, whatever happens, we must respect the ability of producers to pay. We have outlined the areas where we have done that. You must ensure railway performance by statute, and this whole area must be enshrined in statute and not left open-ended. So you are the parliamentarians; you know best how to approach this.

[*Traduction*]

Nous avons utilisé le système de la démocratie représentative, où des gens sont élus et se voient confier la responsabilité de prendre des décisions; je suppose que vous appuyez cette approche.

**M. Hovdebo:** J'appuie cette approche. Mais ce que je veux savoir pour l'instant, c'est si la coopérative appuie le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau?

**M. T. Turner:** Le tarif du Nid-de-Corbeau serait incorporé dans la loi. Nous avons demandé que le Nid-de-Corbeau soit étendu à d'autres céréales et nous sommes heureux que le ministre a autorisé d'en inclure d'autres. Nous pensons que ceux qui ont été ajoutés à la structure juridique faciliteraient certainement l'inclusion de certains des autres qui ont été proposés.

L'inclusion ou non du tarif du Nid-de-Corbeau dans cette loi est simplement une question d'interprétation de la part de nombre de gens, mais il reste que ce serait le tarif fondamental de la Loi. Nous avons dit assez ouvertement et à des milliers de tribunes que nous parlerons d'augmentation du tarif statutaire à la condition d'avoir un certain nombre de garanties que vous connaissez bien. C'est là notre position.

**M. Hovdebo:** Ce que vous avez réussi à faire dans l'ensemble du pays, c'est d'établir que la *Saskatchewan Wheat Pool* accepte que le tarif du Nid-de-Corbeau soit modifié. Quelles que soient vos intentions, c'est ce que vous avez fait.

Je veux savoir si vous êtes en faveur de l'abolition de l'accord qui est devenu statutaire en 1925. À titre d'organisation, à titre de direction de la *Saskatchewan Wheat Pool* favorisez-vous la rupture de cet accord?

**M. T. Turner:** C'est une bonne question. Je suppose que l'accord de 1925 pourrait être maintenu si vous, à titre de parlementaires, décidez que vous allez trouver l'argent pour établir un réseau de transport dont nous avons besoin dans ce pays. Si vous nous dites, comme vous semblez nous le dire, que la seule façon dont nous puissions participer à l'accroissement de la capacité de transport est de payer davantage à titre de producteur, vous nous forcez alors à faire certains choix.

C'est ce que vous nous faites. Et si on nous offre la possibilité de payer davantage, moyennant une série de garanties qu'on a soulignées pour obtenir la capacité qui permettrait à nos agriculteurs de produire au maximum, alors nous avons dit être prêts à l'envisager. Et si vous voulez y parvenir en conservant la loi de 1925 et en lui ajoutant quelque chose, je suppose que c'est une possibilité. Si vous voulez la remplacer par une autre loi, c'est une autre possibilité. Nous affirmons que, indépendamment de ce qui va se produire, il faut tenir compte de la capacité des agriculteurs de payer. Nous avons signalé les régions où nous avons agi en ce sens. Le rendement des sociétés ferroviaires doit être garanti de façon statutaire, et cette question doit être enchâssée dans une loi et être contrôlée. Vous êtes des parlementaires; vous connaissez la meilleure façon de régler ce problème.



[Text]

**Mr. Hovdebo:** We are talking about democracy here and how you reach a decision within your organization; how the Government of Canada reaches a decision within its organization. We have had something over 40,000 representations to us in Parliament. On a sample survey of that, over 80% were members of the Saskatchewan Wheat Pool who came from Saskatchewan. We have had a number of presentations, and are having a few more this afternoon, directly from pool committees—from pool committees which are elected by the membership and send delegates to your meetings. They say, and I quote:

The Saskatchewan Wheat Pool has become far more dedicated to their Agri-business involvement than to the well-being of its farmer member owners.

That I think is what is worrying me as much as anything else about this operation about the position that the wheat pool has taken. I can agree that you need to be in a negotiating position, but how did you get into that position? Was it by giving away the possibility of retention of the Crow?

**Mr. T. Turner:** Okay. We looked at this intensively through 1974. There was a pretty clear mandate, sir, in 1974, as well you remember, after we had taken . . .

**Mr. Hovdebo:** But in 1982 your membership survey showed . . .

**Mr. T. Turner:** Excuse me; would you mind if I give you a background? We got into this in 1974 as three pools sitting down and looking at the needs of the industry. We concluded very rapidly at that time that we absolutely had to have greater transportation capacity in Canada. And we suggested at that time that if the government would retain the rate, as producers we would fund the purchase of some cars. That was part of our basic policy, to get the capacity in there. That was in fact offering to pay some more. That policy was not rejected by our membership.

We moved along and in 1980, in discussions with other farm organizations, it became apparent that there was tremendous pressure in this whole area, being always aware of the thrust governments were taking in this to change the basic rate itself. And that is where we said, if you want to make a change in this area, here are the conditions under which we will accept them.

You raised the question as well about wheat pool committees supporting us. We have 632 wheat pool committees. I dare say that you may have somebody in your constituency who does not support the positions that you take. I do not know. Maybe you have unanimous support. But you know, ours is no different from yours. We operate on a democratic basis. You have been elected; you have been asked to make responsible decisions. We have 145 delegates elected. They are called upon to make responsible decisions in light of the best information put into their hands and that they are able to achieve at the time. So we have made this decision. We are not afraid to make decisions in this organization. I still say that we

[Translation]

**M. Hovdebo:** Il s'agit de démocratie et de la façon dont une décision est prise dans votre organisation, de la façon dont le gouvernement du Canada prend une décision à l'intérieur de son administration. Quelque 40,000 représentations ont été soumises au Parlement, dont plus de 80 p. 100 concernaient la *Saskatchewan Wheat Pool*; les participants venaient de la Saskatchewan. Un certain nombre de mémoires ont été présentés et quelques autres le seront cet après-midi par des comités de coopératives qui sont élus par leurs membres et qui délèguent des représentants à vos comités. Ils disent et je cite:

La *Saskatchewan Wheat Pool* se soucie beaucoup plus de sa participation au secteur agricole que du bien-être des agriculteurs-propriétaires qui en font partie.

Selon moi, voilà ce qui m'inquiète le plus à propos de la proposition adoptée par la coopérative du blé. Je conviens qu'il faut se placer dans une position de négociation, mais comment êtes-vous arrivé à cette position? Était-ce en renonçant à la possibilité de conserver le tarif du Nid-de-Corbeau?

**M. T. Turner:** Très bien. Nous nous y sommes attardés de façon sérieuse jusqu'en 1974. Monsieur, comme vous vous en souvenez très bien, le mandat était très clair en 1974 lorsque nous avons entrepris . . .

**M. Hovdebo:** Mais, en 1982, une enquête menée auprès de vos membres montrait . . .

**M. T. Turner:** Excusez-moi; permettez-moi de vous faire l'historique. En 1974, trois coopératives se sont réunies pour analyser les besoins de l'industrie. À l'époque, nous avons rapidement constaté qu'il était indispensable d'améliorer le système de transport au Canada. Et, à l'époque, nous avons donné à entendre, en tant que producteurs, que, si le gouvernement maintenait le tarif, nous financerions l'achat de quelques wagons. Cette composante de notre politique de base visait à augmenter la capacité. En réalité, nous offrions d'accroître notre contribution. Nos membres n'ont pas répudié cette politique.

Par la suite, en 1980, au cours d'entretiens avec d'autres organismes agricoles, il est apparu que des pressions énormes s'exerçaient dans ce domaine, parce que nous étions conscients que les gouvernements s'efforçaient de modifier le tarif de base. C'est alors que nous avons dit: si vous voulez apporter un changement dans ce domaine, voici les conditions à respecter pour que nous acceptions ce changement.

Vous avez également parlé des comités de coopératives du blé qui ne nous appuient pas. Il existe 632 comités de ce genre. Permettez-moi de dire qu'il est possible que, dans votre circonscription, quelqu'un n'appuie pas les positions que vous prenez. Je l'ignore. L'appui est peut-être unanime. Mais, vous savez, notre organisation n'est pas différente de la vôtre. Nous fonctionnons de façon démocratique. Vous avez été élu; on vous a demandé de prendre des décisions responsables. Nous avons élu 145 délégués. En tenant compte des meilleurs renseignements dont ils disposent, on leur demande de prendre des décisions responsables qu'ils sont en mesure de prendre sur-le-champ. Nous avons donc pris cette décision. Nous ne craignons pas de prendre des décisions dans cette organisation.



[Texte]

have the heavy and broad support of the elected representatives of this organization.

**The Chairman:** Final question, Mr. Hovdebo. Very brief.

**Mr. Hovdebo:** Could we have the pool position on variable rates, because in the last little while we have had some kind of a suggestion that the pool's position on variable rates was fluctuating.

**Mr. T. Turner:** Would you like to pick up your document that we have given you and turn to the summary page, which is two or three in. Now, in the summary, I would like to read the section to you.

(ii) The legislation permits variable or incentive rates to be established after 1985-1986. The Pools unequivocally reject any variable rate concept which allows rate discrimination between shipping points other than on a distance related basis.

Now, that would seem to be pretty clear. If you turn to page 4 of the document itself, there is a page and a half dedicated to this question. I may as well read it, because you have raised the question. It is an important question.

**Mr. Hovdebo:** Could I clarify the question a little bit?

**The Chairman:** Mr. Turner, there is no need to read a page and a half of the document. It will be appended to the proceedings in total.

**Mr. T. Turner:** I guess I was a little surprised that there is any doubt after having read that about our position on variable rates.

**The Chairman:** In fact, it is already appended.

**Mr. Hovdebo:** The statement that has been attributed to the pools is that they would agree with variable rates on the weekends and so on . . .

**Mr. T. Turner:** Providing. Providing those are applied on a system-wide basis, which, really, is not a variable rate at all.

**Mr. Hovdebo:** Yes. What do you mean by that "system-wide basis"?

**Mr. T. Turner:** What we mean exactly is that if the railways say we want you to load weekends or in a snowstorm in February, we will reduce our rate to do so, we will say, okay, if you want to reduce the rate, okay, but do it across the system. Why would we suggest that the railways should not reduce the rates if they want to do so, providing it is not for an ulterior motive? So that is why we said "on a system-wide basis".

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Turner, you mentioned that the three pools met in 1974 to discuss the transportation problems you were facing. Would you give us

[Traduction]

Je prétends toujours que les représentants élus de cette organisation nous appuient fortement et d'emblée.

**Le président:** Dernière question, monsieur Hovdebo. Très rapidement.

**M. Hovdebo:** Pourrions-nous connaître la position des coopératives concernant les tarifs variables, parce que, depuis quelque temps, on nous a donné à entendre que cette position variait?

**M. T. Turner:** Pourriez-vous prendre le document qu'on vous a fourni et aller au résumé qui se trouve à la deuxième ou à la troisième page. J'aimerais maintenant vous lire une section de ce résumé.

(ii) La loi permet d'établir des tarifs variables ou incitatrices après 1985-1986. Les coopératives sont absolument opposées à toute idée de tarif variable favorisant certains points d'expédition autrement qu'en fonction de la distance.

Or, cela semble très clair. À la page 4 de ce document, on consacre une page et demie à cette question. Je pourrais très bien vous lire ce passage puisque vous avez soulevé la question. Il s'agit d'une question importante.

**M. Hovdebo:** Permettez-moi de préciser quelque peu la question.

**Le président:** Monsieur Turner, il n'est pas nécessaire de lire une page et demie du document. Ce sera annexé au complet au compte rendu.

**M. T. Turner:** Je suppose que j'ai été quelque peu surpris qu'on en doute après avoir lu ce passage au sujet de notre position sur les tarifs variables.

**Le président:** En fait, cela a déjà été annexé.

**M. Hovdebo:** On a attribué aux coopératives la déclaration selon laquelle elles seraient en faveur des tarifs variables pendant les fins de semaine et ainsi de suite . . .

**M. T. Turner:** À une condition. Pourvu qu'ils soient appliqués à la grandeur du réseau, ce qui, en fait, ne constitue nullement un tarif variable.

**M. Hovdebo:** Oui. Qu'entendez-vous par «à la grandeur du réseau»?

**M. T. Turner:** Nous entendons simplement que, si les sociétés ferroviaires disent qu'on doit effectuer des chargements pendant les fins de semaine ou au cours d'une tempête de neige en février et que, pour ce faire, elles réduiront leurs tarifs, nous accepterons cette réduction du tarif pourvu que ce soit à la grandeur du réseau. Pourquoi nous opposerions-nous à une réduction du tarif par les sociétés ferroviaires, si elles le veulent, pourvu qu'elles n'aient aucune arrière-pensée? C'est pourquoi nous avons dit «à la grandeur du réseau».

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Turner, vous avez dit que les trois coopératives se sont réunies en 1974 pour analyser vos problèmes de transport. Nous feriez-vous part des

[Text]

an idea of the transportation problems the pools were dealing with at that time?

**Mr. T. Turner:** Yes. In 1974, we were looking at branch lines in poor repair; at an inadequate supply of hopper cars or, in those days, boxcars, because there were very few hopper cars. We were looking at an inadequate supply of motive power. I think those were about the main areas. Also, we felt at that time that there should be joint running rights on some lines between the railways to improve the overall efficiency of railway operations and interface with the grain industry. Those were the types of problems we were dealing with in 1974.

• 1625

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So it is people who had a very substantial responsibility in moving the producers' grain to market. You were very cognizant, as an organization, of the difficulties you were having in being able to accomplish that as cheaply and as efficiently as possible in order to maximize the returns to the producer.

**Mr. T. Turner:** That is right, yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So the whole question of the Crow is not something that has been suddenly sprung on anybody, it is a proposition that at least the three pools recognized as a major thing in 1974, and since that time there has been a whole series of actions taken to try to get around the rough edges to make sure the system operated.

**Mr. T. Turner:** The whole question of an adequate transportation system has been with us for many years, and particularly as it relates in the branch line area. We have been very strong in supporting most of the branch lines—not all of them but the majority of the branch lines in this province—as the cheapest way of moving grain forward to market. That is why branch lines must continue to receive adequate attention.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** When Mr. Pepin announced the basis of Bill C-155, my recollection is that the Saskatchewan Pool took a leading role in opposing the propositions by Mr. Pepin. What were the changes you wanted him to make in his proposals? One I know was the method of payment, I believe.

**Mr. T. Turner:** The method of payment was a very, very strong one. The variable rate question . . . we have always been very clear on our position on variable rates. We are also very strong on the producers' ability to pay. We believe that the safety net concept is a good concept, but the level of it is not correct. Really, 10% of the weighted price at Thunder Bay is far too high. We have discovered that the 40-year farm-gate price would be 5.7%, and we feel that is much more realistic. But at 10% the safety net is something like stringing a safety net about four inches off the floor; it is not really going to do

[Translation]

problèmes de transport que les coopératives avaient à l'époque?

**M. T. Turner:** Très bien. En 1974, il s'agissait d'embranchements en mauvaise condition; d'une quantité insuffisante de wagons-trémies ou, à l'époque, de wagons couverts—en effet, les wagons-trémies étaient rares. La puissance locomotrice était insuffisante. Voilà, selon moi, les principaux problèmes. De plus, à l'époque, nous voulions, pour améliorer l'efficacité de l'exploitation ferroviaire et pour faciliter les échanges avec l'industrie céréalière, que les sociétés ferroviaires instaurent, sur certaines lignes, des droits communs de parcours. Voilà le genre de problèmes auxquels nous étions confrontés en 1974.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il s'agit donc de personnes qui avaient d'importantes responsabilités concernant le transport du grain des producteurs vers le marché. Vous étiez bien conscients, en tant qu'organisation, des difficultés qui se posaient lorsque vous tentiez d'accomplir cette tâche de la façon la plus rentable et la plus efficace possible, afin de porter au maximum les revenus des producteurs.

**M. T. Turner:** C'est exact.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Par conséquent, dans l'ensemble, l'affaire du Nid-de-Corbeau n'avait rien d'inattendu pour qui que ce soit. Il s'agit d'une proposition qu'au moins trois coopératives de blé ont reconnue comme une question très importante en 1974. Depuis cette époque, un grand nombre de mesures ont été prises en vue de surmonter les difficultés et d'assurer l'application du système.

**M. T. Turner:** Nous étudions la question d'un système de transport approprié depuis plusieurs années, surtout en ce qui a trait aux lignes d'embranchement. Nous avons mis beaucoup d'ardeur à soutenir la plupart des lignes d'embranchement (pas toutes les lignes, mais la plupart des lignes d'embranchement de la province), parce qu'elles constituent le moyen le plus rentable d'acheminer le grain vers le marché. C'est pourquoi la question des lignes d'embranchement doit continuer d'être examinée avec un soin particulier.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Lorsque M. Pepin a divulgué la substance du projet de loi C-155, si je me souviens bien, la *Saskatchewan Wheat Pool* a joué un rôle prépondérant pour faire opposition aux propositions de M. Pepin. Quels changements vouliez-vous que celui-ci apporte à ses propositions? Je sais que l'une de vos revendications portait sur la méthode de paiement, n'est-ce pas?

**M. T. Turner:** La méthode de paiement constituait effectivement une revendication très importante. La question du tarif variable . . . notre position a toujours été claire à ce sujet. La question de la capacité de payer des cultivateurs nous tient également beaucoup à coeur. Nous estimons que le concept du filet de sécurité est bien fondé mais que le niveau choisi n'est pas approprié. En réalité, nous croyons que le taux de 10 p. 100 du prix au poids à Thunder Bay est beaucoup trop élevé. Nous avons établi à 5.7 p. 100 le prix à la production sur une période de 40 ans, et nous estimons que cela est beaucoup plus réaliste. Mais à 10 p. 100, cela reviendrait à tendre un filet de



[Texte]

you a lot of good if you happen to fall. So we accepted the concept, but the level was wrong.

We suggested that the inflation-sharing or the increased cost-sharing was much too onerous on producers, that the government should be full participants with producers in inflation, and in fact carry the upper end of inflation if it gets out of control, and for the simple reason that farmers have no control whatever over inflation; they are victimized by it.

We also suggested that government suggesting that they not go beyond 31.1 million tonnes was unacceptable, and that reflects very directly on the producers' ability to pay. It should be open-ended, because the benefits to Canada are so great.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Who would pay the extra cost of lifting the cap?

**Mr. T. Turner:** You and I as taxpayers.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So you would have the taxpayer bear the extra burden.

**Mr. T. Turner:** Yes, I would, just as I as a taxpayer pay for the energy policy in this country, as I pay for VIA Rail, as I pay for the Canadian Broadcasting Corporation, and as a consumer I pay for tariff protection and so on. There are some policies that are absolutely essential to be participated in by the full country for the benefit of the full country, and that is the kind of policy we are talking about here.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** On a more technical note, on the last page of your statement, on page 7, the second-last paragraph:

We wish to underline the point that the proposed changes to Bill C-155 as jointly developed by the three Pools can be achieved over the next three years within the financial parameters announced earlier by the Government of Canada.

Where would that money come from? Has been a special fund created to provide this assistance?

**Mr. T. Turner:** With your permission, I think I would ask Mr. Wright to expand on that question.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** By all means.

**Mr. Jim Wright (Corporate Secretary, Saskatchewan Wheat Pool):** Mr. Chairman, of course we had to make some assumptions in arriving at that calculation. We looked at the inflation level, what the government was anticipating it to be when they arrived at that \$3.7 billion or \$3.8 billion which the government has committed to solving this transportation policy issue over the 4-year period. So we anticipated that inflation would be at 7% in 1982-1983 and 6% thereafter, which is an

[Traduction]

sécurité à quatre pouces au-dessus du sol, ce qui n'aurait que très peu d'utilité en cas de chute. Ainsi, nous sommes d'accord avec le concept, mais nous croyons que le niveau choisi n'est pas approprié.

Nous nous sommes dits d'avis que la part de l'inflation que l'on voulait faire supporter aux producteurs, ou la participation de ceux-ci à l'augmentation des coûts était trop onéreuse, et que le gouvernement devrait, à l'instar des producteurs, assumer sa juste part de l'inflation. Nous croyons en fait que le gouvernement devrait assumer la plus grande partie de l'inflation, dans la mesure où celle-ci devient incontrôlable, et cela, pour la simple raison que les cultivateurs n'ont aucune prise sur l'inflation; ils en sont les victimes.

Nous avons également exprimé l'opinion que le refus du gouvernement d'aller au-delà de 31.1 millions de tonnes était inacceptable, car cela aurait des effets directs sur la capacité de payer des producteurs. La participation du gouvernement devrait être illimitée, étant donné les profits énormes que cela représente pour le Canada.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Qui assumerait les coûts supplémentaires qu'entraînerait la levée du plafond?

**M. T. Turner:** Vous et moi, en tant que contribuables.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ainsi, selon vous, ce fardeau supplémentaire devrait être assumé par les contribuables.

**M. T. Turner:** C'est exact. En tant que contribuable, j'assume ma part des coûts de la politique énergétique du Canada, de VIA Rail, de la Société Radio-Canada, et en tant que consommateur, j'assume les coûts de la protection douanière, et ainsi de suite. Il existe certains domaines où la participation de tout le pays est absolument essentielle, pour le plus grand profit du pays, et la question dont nous discutons fait partie de ces domaines.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** D'un point de vue plus technique, à la dernière page de votre déclaration, soit la page 7, à l'avant-dernier paragraphe, vous dites ce qui suit:

Nous désirons souligner que les modifications que nous proposons d'apporter au projet de loi C-155, et qui ont été élaborées conjointement par les trois coopératives de blé, pourraient être mises en oeuvre au cours des trois prochaines années, sans dépasser les limites budgétaires fixées par le gouvernement du Canada.

D'où cet argent viendrait-il? A-t-on envisagé la création d'un fonds particulier à cette fin?

**M. T. Turner:** Si vous le permettez, je préférerais laisser à M. Wright le soin d'approfondir cette question.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je vous en prie.

**M. Jim Wright (secrétaire de direction, Saskatchewan Wheat Pool):** Monsieur le président, il va sans dire que pour établir ces calculs, nous avons dû partir de certaines hypothèses. Nous avons vérifié quel était le niveau d'inflation prévu par le gouvernement lorsque celui-ci s'est engagé à consacrer 3.7 ou 3.8 milliards de dollars à la solution de la question de la politique de transport au cours d'une période de quatre ans. Nos avons donc tenu pour acquis que le taux d'inflation serait



[Text]

assumption. We also built into it that the government would participate fully on all increased volumes, which is what we are asking for in our submission—as Mr. Turner said, that producers would pay the first three percentage points of increased costs and the government would pay the remainder. Of course, if you retain inflation at 6%, that is an even sharing of increased costs. We added an additional 400,000 tonnes of special crops and products which we are suggesting should be added to the total volume.

Taking those assumptions, along with a 1.5% per year increase in volume, and a 2% increase and a 3% increase, we ran three tables assuming either 1.5% or 2% or 3% annual increase in volume shipped, and even at the 3% increase in volume, the funds already committed by the government for this bill would be adequate to cover the costs in this period of time. In that period of time producers would be asked to increase their contribution from \$4.89 per tonne to \$6.42 by 1985-1986, and it would gradually increase in the future.

When we ran the grain prices, if they in fact increased at the same rate as the railway costs . . . and that is making another pretty big assumption . . . the cap of 5.7%, which we are suggesting would be realistic, would not be reached until the year 1991-1992. We can give you the table, if you would like to have it. It is a mathematical assumption, a calculation based upon those assumptions.

**The Chairman:** Would you provide the clerk with a copy of that, please, Mr. Wright?

Mr. Reid, is that it? Thank you, sir.

The next questioner is Mr. McKnight. This round will be 10 minutes.

**Mr. McKnight:** Mr. Turner, just to follow the proposal, recognizing that even in their handling charges the pool does not discriminate and equitably provides service across the system, recognizing that proposal transferred to variable rates, do you really feel that the railroads would be able to offer the same performance or the same costing to each point? Or is it hard to imagine that the same point would receive the benefit of a variable rate as every other point in your gathering system? It would be nice, because it reduces the cost, but is it realistic?

**Mr. T. Turner:** I am not sure, Mr. McKnight. Just the . . .

**Mr. McKnight:** A house that is 30 years old and has a 4-car spot or a 5-car spot, compared to a modern house with 20-car spots—do you think the railroads would be able to offer the same rate across your system as you have asked?

**Mr. T. Turner:** I guess there are so many dangers associated with turning the system over to the railways to decide what is

[Translation]

de 7 p. 100 en 1982-1983, et de 6 p. 100 par la suite, ce qui n'est qu'une hypothèse. Nous avons également tenu pour acquis que le gouvernement assumerait sa juste part de toutes les augmentations de volume, ce que nous demandons dans notre mémoire. Comme M. Turner l'a expliqué, les producteurs paieraient les premiers 3 p. 100 de l'augmentation des coûts, et le gouvernement assumerait le reste. Bien entendu, si l'on arrive à maintenir le taux d'inflation à 6 p. 100, cela correspond à un partage équitable de l'augmentation des coûts. Nous avons en outre ajouté 400,000 tonnes de cultures et de produits spéciaux qui, selon nous, devraient être ajoutés au volume total.

À partir de ces hypothèses et d'un taux d'augmentation de volume de 1.5 p. 100, de 2 p. 100, puis de 3 p. 100, nous avons établi trois tables fondées sur une augmentation annuelle du volume expédié de 1.5 p. 100, de 2 p. 100 et de 3 p. 100, respectivement. Or, même dans le cas d'une augmentation de 3 p. 100, les sommes déjà engagées par le gouvernement pour l'application de ce projet de loi suffiraient à assumer les coûts pour cette période. Au cours de cette même période, la contribution des producteurs passerait de \$4.89 à \$6.42 la tonne d'ici 1985-1986, et augmenterait progressivement par la suite.

Pour ce qui est du prix du grain, si celui-ci devait augmenter au même rythme que les coûts de transport par fer, et il s'agit là d'une hypothèse très aléatoire, le plafond de 5.7 p. 100, qui selon nous est réaliste, ne serait atteint qu'en 1991-1992. Nous pouvons vous montrer la table, si vous désirez l'examiner. Il s'agit de projections mathématiques, de calculs fondés sur ces hypothèses.

**Le président:** Voulez-vous en remettre une copie au greffier, je vous en prie, monsieur Wright?

Est-ce bien cela, monsieur Reid? Merci, monsieur.

Le prochain interrogateur est M. McKnight. Cette période de questions durera dix minutes.

**M. McKnight:** Monsieur Turner, pour faire suite à la proposition, si l'on admet que même lorsqu'elle s'occupe de régler les dépenses, la coopérative ne fait aucune discrimination et offre ses services à tout le système, et si l'on admet que cette proposition soit appliquée au tarif variable, croyez-vous vraiment que les compagnies ferroviaires seraient en mesure de fournir le même rendement et d'offrir les mêmes prix à tous les points? Ou est-il difficile d'imaginer que le même point puisse bénéficier d'un tarif variable au même titre que tous les autres points de votre système de ramassage? C'est sans doute souhaitable, dans la mesure où cela réduirait les coûts, mais est-ce bien réaliste?

**M. T. Turner:** Je n'en suis pas sûr, monsieur McKnight. Seulement . . .

**M. McKnight:** Dans le cas d'une maison de 30 ans pouvant recevoir quatre ou cinq wagons, comparativement à une maison moderne pouvant recevoir vingt wagons, croyez-vous que les compagnies ferroviaires seraient en mesure d'offrir le même tarif dans tout le système comme vous l'avez demandé?

**M. T. Turner:** Je pense qu'il serait trop dangereux de confier l'entière application du système aux compagnies ferroviaires,

[Texte]

it going to do that we just simply cannot support the variable rate concept. People on branch lines are simply very fearful of variable rates.

The problem is that you can keep a variable rate just long enough to entice business to that point, and then as soon as you close out everything around it you zap the rate up to wherever you want it. Producers are not going to go for that kind of nonsense. We have examined the variable rate question on numerous occasions and have found nothing to commend it as part of a freight rate structure in this province.

**Mr. McKnight:** So in realistic terms there is not any way that the pool supports variable rates, because they are realistically impossible to be applied.

**Mr. T. Turner:** They can be applied, but not to the satisfaction of the grain producer, and we certainly do not support them.

This is rather interesting. We saw some figures on what happened in the northern states, where incentives were given for multiple-car loadings, and we found out that only 5¢ a bushel of that was actually passed on to the producer, but their increase in trucking costs was about 7¢ a bushel. That is the sort of thing that would happen here as well.

• 1635

**Mr. McKnight:** This morning Mr. Justice Emmett Hall gave us an example. He was talking about dockage, and the example was out of 1,000 bushels of grain, 2% dockage, the farmer was paid for 980 bushels, and 20 bushels of dockage were shipped. I think he inadvertently led some of us to believe that the producer paid for that immediately. In fact, would not the Canadian Wheat Board pay that cost and then the producer as a member would receive the payment from the Canadian Wheat Board, reduced by that amount?

**Mr. T. Turner:** If I understand the question correctly, it is that the producer pays the freight on the dockage. Is that what you are saying?

**Mr. McKnight:** I think he does, but he does not initially from his country elevator point.

**Mr. T. Turner:** No. The producer pays the freight rate on the net weight of the grain. The freight on the dockage is paid by the elevator company that ships the grain. We assume the dockage when it gets to the port. We take it out of the grain and keep it.

**Mr. McKnight:** Yes. So it is not paid for by the producer.

[Traduction]

et de leur permettre de prendre toutes les décisions, de sorte que nous ne pouvons approuver le concept du tarif variable. Les gens qui se trouvent sur les lignes d'embranchement sont tout simplement effrayés par ce concept.

En réalité, il est possible d'appliquer un tarif variable juste assez longtemps pour stimuler les affaires. Puis, lorsque le tout se stabilise à un certain point, il est alors possible d'augmenter le tarif sans restriction. Les producteurs n'accepteront jamais des méthodes aussi absurdes. Nous avons examiné la question du tarif variable à plusieurs reprises, et nous n'avons pu trouver aucun argument justifiant son intégration à la structure tarifaire du transport des marchandises dans cette province.

**M. McKnight:** Ainsi, pour être réaliste, la coopérative de blé ne peut en aucun cas approuver les tarifs variables parce qu'il n'existe aucune façon réaliste de les appliquer.

**M. T. Turner:** Ils peuvent être appliqués, mais pas de façon satisfaisante pour les producteurs de grain. Par conséquent, nous ne pouvons certainement pas donner notre approbation.

Cette question est intéressante. Nous avons pris connaissance de certains résultats obtenus dans les états du nord, où l'on a accordé des subventions pour le chargement multiple des wagons. Nous avons découvert que les producteurs ne touchaient en fait que \$0.5 le boisseau, alors que l'augmentation des coûts de transport par camion était de \$0.7 le boisseau. C'est sans doute ce qui se produirait ici également.

**M. McKnight:** Monsieur le juge Emmett Hall nous a fourni un exemple ce matin. Il a parlé de déchets. L'exemple qu'il a donné est le suivant: sur 1,000 boisseaux de grain, en appliquant une déduction de 2 p. 100 pour déchets, le fermier se fait payer le prix de 980 boisseaux et 20 boisseaux de déchets sont expédiés. Je crois qu'il a, par inadvertance, laissé entendre à certains d'entre nous que le producteur paie immédiatement. Dans les faits cependant, n'est-il pas vrai que c'est la Commission canadienne du blé qui paie ce montant et que le producteur-membre reçoit un montant de la Commission canadienne du blé contre lequel est déduite la somme que cette dernière a déjà versée?

**M. T. Turner:** Si j'ai bien compris le sens de votre question, vous dites que le producteur paie les frais de transport des déchets. Est-ce exact?

**M. McKnight:** Je pense qu'il paie ces frais de transport mais il ne les paie pas initialement, lorsque les grains sont stockés dans son élévateur régional.

**M. T. Turner:** Non. Le producteur paie les frais de transport suivant un taux calculé à partir du poids net des grains. Les frais de transport des déchets sont payés par la société exploitant les élévateurs qui expédie le grain. On suppose que ces frais sont payés lorsque les déchets arrivent au port. On les sépare du bon grain et on les conserve.

**M. McKnight:** Oui. Ce n'est donc pas le producteur qui supporte ces coûts.



[Text]

**Mr. T. Turner:** Having paid the freight on it at export rates, if the dockage is not exported but sold at the local market then we must make an adjustment to the railways back to the local for the in-Canada freight rate.

**Mr. McKnight:** My final question, Mr. Chairman.

When you were saying on your safety net you made—I think you said 40 years, but I was reading your brief and I think it is 32 years, which I accept as being much more realistic than we see in Bill C-155. That safety net of 5.73 is derived, I understand—is the difference between that net and the government's net because of the years used, or is it because of weighting?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. McKnight:** The difference, I think, is because of the 32 years rather than 10, as I think the bill is using.

**Mr. T. Turner:** I think that is right. I am sorry I made that mistake in identifying it as 40 years when in fact it is 32.

**Mr. McKnight:** No, that is fine.

**Mr. T. Turner:** The weighting, I think, is also a farm-gate price, which we think is the meaningful price to producers.

**Mr. McKnight:** The inclusion . . .

**The Chairman:** That was your final question.

**Mr. McKnight:** This is just a following of the same question, Mr. Chairman, if you would allow me that.

The inclusion in the next three years of the requests made by the pools to the amendments of the bill and the funding that would be necessary I guess could be found, and we will be receiving the documentation later. In that funding, what will happen at the end of three years? Are you relying on the review process at the end of three years, or is there just any way that it could carry on?

**Mr. J. Wright:** Mr. Chairman, I think if the government accepted a policy that accepted a certain sharing of the inflation or increased costs in the future in the legislation and accepted that the government was going to participate fully on all volume in the future, then there would obviously be some additional costs to the government in the future compared with what is proposed in Bill C-155. We are saying that in this first three- or four-year period the funds already committed by the government would be adequate to pick up our policy. Beyond that there would be some additional cost to the treasury and there would be some additional cost to farmers, but it would be clearly spelled out in that bill what that relationship was. I guess our argument would be that that is in the national interest and the funding by the federal government would be fully justified.

[Translation]

**M. T. Turner:** Étant donné que ces frais de transport ont été payés à des taux d'exportation, si ces déchets sont vendus sur le marché intérieur au lieu d'être expédiés à l'étranger, on doit alors effectuer un rajustement au bénéfice des compagnies ferroviaires suivant le tarif de transport des marchandises à l'intérieur du pays.

**M. McKnight:** Une dernière question, monsieur le président.

Vous avez mentionné, au sujet de votre filet de sécurité—je crois que vous avez mentionné 40 ans, mais en lisant votre mémoire, je crois qu'il s'agit plutôt de 32 ans ce qui, selon moi, est beaucoup plus réaliste que ce qui est prévu dans le projet de loi C-155. Ce filet de sécurité de 5.73 provient de, si j'ai bien compris—est la différence entre ce filet et celui du gouvernement suivant le calcul établi en fonction des années ou est-ce en fonction d'une pondération?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. McKnight:** Je crois que cette différence s'explique par le fait que le calcul a été fait en fonction de 32 ans au lieu des dix ans que prévoit, je pense, le projet de loi.

**M. T. Turner:** Je crois que vous avez raison. Je regrette d'avoir commis une erreur en indiquant qu'il s'agissait de 40 ans alors qu'il s'agit, en fait, de 32 ans.

**M. McKnight:** Non, ça va.

**M. T. Turner:** Je crois que la pondération est également un prix à la production lequel est, selon nous, le prix moyen des producteurs.

**M. McKnight:** L'insertion . . .

**Le président:** C'était votre dernière question.

**M. McKnight:** Si vous me permettez, monsieur le président, il s'agit du second volet de la même question.

L'insertion, dans les modifications apportées au projet de loi, des demandes formulées par les pools et le financement nécessaire sont, d'après moi, réalisables et nous devons recevoir de la documentation sur cette question un peu plus tard. En ce qui a trait au financement, à quoi doit-on s'attendre après ces trois années? Après ces trois années avez-vous l'intention de vous en remettre au processus de révision ou est-ce qu'il existe une autre façon de continuer?

**M. J. Wright:** Monsieur le président, selon moi, si le gouvernement a accepté le principe énoncé dans le projet de loi suivant lequel il s'engage à assumer, dans l'avenir, une certaine part de l'inflation ou de l'augmentation des coûts et à participer pleinement dans l'avenir, il ne fait pas de doute que le gouvernement devra, dans l'avenir, supporter des coûts additionnels non prévus dans le projet de loi C-155. D'après nous, les sommes qui ont déjà été versées par le gouvernement devraient suffire pour mettre notre politique en oeuvre au cours de cette première période de trois ou quatre ans. Après cette période, le Trésor devra assumer d'autres coûts et les fermiers devront également assumer d'autres coûts, mais le projet de loi devrait énoncer clairement dans quelle mesure ce partage s'effectuera. Je pense que notre argument serait qu'il s'agit d'une question d'intérêt national et le financement par le gouvernement fédéral serait tout à fait justifié.



[Texte]

**Mr. McKnight:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner, as you know, the hog producers and everybody in meat production would prefer to have payment to the producer. I put the same question to your colleague in Manitoba. Could you tell us exactly why you want to maintain the payment to the railroad? What is the advantage for agriculture in the western part of Canada?

**Mr. T. Turner:** We have several what I think are excellent reasons for maintaining the payments to the railways, the main one being that this is a transportation question we are dealing with, therefore it must be recognized as a transportation subsidy and not a production subsidy. That is extremely important.

I have heard people say that if you give it to producers, then they will make the railways perform. I simply do not buy that argument: 150,000 individual producers who have already shipped their grain before they find out they are getting poor performance have already paid the bill and they have no way of exercising discipline over the railways.

In regard to this question and also the variable rate question that came out earlier, we must not overlook the fact that there is really no competition between the railways at the vast majority of shipping points in Saskatchewan or in the prairie region. In other words, a shipping point is captive to a railway, so you have no way of playing one railway off against the other in order to get a better deal on variable rates—and, after all, payment to producers is just a long step towards a variable rate concept. We feel those are compelling reasons.

I guess I never quite understood the wonderful things that are going to happen to agriculture by paying producers. I would liken it to our energy policy, which is up in the \$4 billion area per year; I often wonder why we do not pay that money directly to consumers and then let them decide whether they are going to use oil or gas or electricity or wood or coke or something else. Why do we not give everybody a transportation subsidy in lieu of the \$700 million we spend on VIA Rail or the money we spend for airports and that sort of thing? Why do we not pay the individual and then let him make his choice? Of course you know the answers are obvious, and they are just as obvious when you get down to setting up a massive bureaucracy to administer payments to producers.

[Traduction]

**M. McKnight:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, comme vous savez, les producteurs de porcs ainsi que tous les producteurs de viande préfèrent que les paiements soient faits au producteur. J'ai posé la même question à votre collègue du Manitoba. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous voulez que les subventions continuent à être versées aux compagnies ferroviaires? Quel avantage peut en retirer l'agriculture dans l'Ouest du Canada?

**M. T. Turner:** Je pense que nous avons plusieurs excellentes raisons de vouloir le maintien des subventions aux compagnies ferroviaires, la principale raison étant qu'il s'agit d'une question touchant le transport. Par conséquent, ce crédit doit être considéré comme un crédit au transport et non à la production agricole. Cette distinction est extrêmement importante.

J'ai entendu des gens dire que si les crédits sont versés aux producteurs, les compagnies ferroviaires auront un meilleur rendement. Je ne peux tout simplement pas accepter cet argument: 150,000 producteurs autonomes qui ont déjà expédié leur grain avant de s'apercevoir qu'ils obtiennent un mauvais rendement ont déjà payé la note et ils n'ont aucune façon d'exercer un contrôle sur les compagnies ferroviaires.

En ce qui a trait à cette question et en ce qui concerne également la question des taux variables qui a été soulevée précédemment, il ne faut pas oublier qu'il n'y a pas vraiment de concurrence entre les compagnies ferroviaires dans la grande majorité des points d'expédition de la Saskatchewan ou dans la région des Prairies. En d'autres termes, un point d'expédition appartient à une compagnie ferroviaire et, par voie de conséquence, il est impossible de provoquer une escalade de la concurrence entre les compagnies de chemins de fer afin de tirer profit des taux variables—après tout, le versement de subventions aux producteurs n'est qu'un long pas dans l'application du principe des taux variables. Nous pensons que ces arguments sont irrésistibles.

Je crois que je n'ai jamais très bien compris la nature des répercussions merveilleuses des subventions aux producteurs sur l'agriculture. Cela me fait penser à notre politique énergétique qui coûte environ 4 milliards de dollars par année. Je me demande souvent pourquoi cet argent n'est pas versé directement aux consommateurs afin qu'ils décident eux-mêmes s'ils veulent se chauffer à l'huile, au gaz naturel, à l'électricité, au bois, au charbon ou autre chose. Pourquoi n'alloue-t-on pas à tous les citoyens un crédit au transport au lieu de dépenser 700 millions de dollars pour VIA Rail ou dépenser d'autres sommes pour construire et entretenir des aéroports et ce genre de choses? Pourquoi ne pas remettre ces sommes aux citoyens afin qu'ils puissent faire un choix personnel? Bien entendu, vous savez que les réponses sont évidentes et ces réponses sont aussi évidentes lorsqu'il s'agit de mettre sur pied un appareil bureaucratique afin d'administrer les subventions aux producteurs.

[Text]

So we are very strongly opposed to this, and so are the majority of the people in this province.

**Mr. Loiselle:** Through you, Mr. Chairman, to Mr. Turner, to improve the efficiency of the system we have in this bill a committee composed of 21 members to see all the measures we can take to improve this system. What is your feeling about the influence that such a committee will have and its own degree of efficacy to itself?

**Mr. T. Turner:** You are referring to what I think is called the Senior Grain Transportation Committee in the bill . . .

**Mr. Loiselle:** Yes, sir.

**Mr. T. Turner:** We viewed this in the initial discussions about this as being a technical committee that would be concerned with the logistics of grain movement. It would bring together the major parties that interface in moving grain: the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission from their respective roles; the railways; the major grain shippers, which are the elevator companies; and we would also have an element of producer input into this to make sure that producer concerns are not overlooked.

The fact is that it was not intended in my mind, nor had I heard it suggested in any discussion on it, that this would be a grain policy committee. If it were a grain policy committee, we could see no reason why many, many of those organizations would want to be involved, particularly the grain companies that have no producer membership in them. The co-operatives, yes, because we are dealing in the policy area, but there is no reason for the other companies to be involved in grain policy matters.

• 1645

This is simply to be a technical committee that will find ways of improving the interface between companies, to improve the overall effectiveness and efficiency of the movement industry.

**The Chairman:** This will be your final question, Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** My final question, then. We will look at these figures, but could you tell us—you say that we have enough money for the first three years, but what will be the cost after the third year, if we do not have any cap limit and if we go your way?

**The Chairman:** Mr. Wright.

**Mr. J. Wright:** Mr. Chairman, the costs after that period will depend on the volume. It will depend on the rate at which volume increases take place and the rate at which inflation is allowed to occur. Producers would be sharing the increased

[Translation]

Nous nous opposons vivement à une telle politique et la majorité de la population de cette province s'y oppose également.

**M. Loiselle:** Monsieur le président, je voudrais informer M. Turner que dans le but d'augmenter l'efficacité du système, le projet de loi prévoit la formation d'un comité composé de 21 membres pouvant faire des recommandations sur des mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système. Pensez-vous qu'un tel comité sera en mesure d'exercer une certaine influence et pensez-vous qu'il sera lui-même efficace?

**M. T. Turner:** Vous faites sans doute allusion au comité appelé, je crois, le Comité supérieur du transport du grain, dans le projet de loi . . .

**M. Loiselle:** Oui, monsieur, c'est exact.

**M. T. Turner:** Lors de nos premières discussions, nous avons l'impression qu'il s'agissait d'un comité technique qui serait essentiellement préoccupé par la logistique des mouvements du grain. Ce comité regrouperait les principaux intéressés dans les mouvements du grain, soit la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains dans leur fonction respective, les compagnies ferroviaires, les principaux expéditeurs de grains qui sont des sociétés exploitant des élévateurs. Feraient également partie du comité certains représentants des producteurs afin de tenir compte des préoccupations des producteurs.

En fait, je n'avais jamais pensé et il n'y en avait jamais été question lors des discussions portant sur ce comité que celui-ci serait un comité sur la politique des grains. Dans ce cas, nous ne voyons pas pourquoi plusieurs de ces organismes voudraient participer aux travaux d'un tel comité, en particulier les compagnies de céréales qui n'ont aucun producteur parmi leurs sociétaires. En ce qui concerne les coopératives, cela ne pose aucun problème parce que ce comité touche la politique des grains mais il n'y a aucune raison qui pourrait justifier la participation des autres sociétés relativement aux questions touchant la politique des grains.

Il s'agira simplement d'un comité technique chargé de trouver des moyens d'améliorer les liens entre les compagnies, d'améliorer l'efficacité de l'industrie du transport des grains.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Ma dernière question, alors. Nous allons étudier ces chiffres, mais pourriez-vous nous dire—vous dites que nous disposons de suffisamment d'argent pour les trois premières années, mais quel sera le coût après la troisième année, si nous n'avons aucun plafond et que nous suivions votre suggestion?

**Le président:** Monsieur Wright.

**M. J. Wright:** Monsieur le président, les coûts, après cette période, seront fonction du volume. Ils dépendront du taux d'augmentation du volume et du taux d'inflation. Les producteurs partageraient les coûts avec le gouvernement; ce dernier



[Texte]

costs with government; government would be participating fully in all the volume increases. The costs to the government beyond that period would depend almost entirely on the rate at which those two factors interplay.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Loiselle.

Mr. Turner, the bill provides for a committee of 21. We have had a number of requests here that that committee be increased in size so that other groups could be represented on it. You have just said a committee to improve the operating efficiency of the whole system. Do you really believe that a committee of 21 can improve the efficiency of anything?

**Mr. T. Turner:** How big is this committee, Mr. Chairman, I might ask?

**The Chairman:** Oh, 10. When we add to it, we become less efficient.

**Mr. T. Turner:** Oh, I see. No, we in fact are making a point in our submission that the committee should be reduced. We have taken some flak on this because we have suggested that there was not the need for as many producer representatives. That was because of the nature of the committee itself, being a technical, logistics-type of committee, and also the fact that we did not like the way the producers were being selected. If in fact the producers were to be selected by votes of producers, specifically for that purpose, then I would have a much different attitude toward it. But we do not like the way that is worded in there, that it would virtually be an appointment by the Minister of Transport.

So I think that really to get down to the very tough, logistic questions of movement, the committee, if it is as large as it is, will break down into smaller subcommittees within that committee really to get at some of the tough operating questions.

**The Chairman:** Thank you, sir.

**Mr. T. Turner:** Mr. Sahl has indicated that he would like to have a word on the producer payment issue. Is that permissible?

**The Chairman:** Mr. Sahl.

**Mr. Avery Sahl (Second Vice-President, Saskatchewan Wheat Pool):** Mr. Chairman, in regard to Mr. Loiselle's question—I think it referred to hog producers and method of payment. I think one point that should be brought to the committee's attention is the implications for international trade. If hog producers, or even cattle producers or turkey producers or whatever they might be, were to try to move their produce into the United States market with a government cheque in their back pocket, they might run into some pretty severe resistance. I think they could quite easily attempt to crack that market with no government assistance, but I do not think American producers are going to lie down and play dead and allow Canadian producers of beef and beef products to move in there with a government cheque in their back pockets.

[Traduction]

participerait à part entière à toute augmentation de volume. Les coûts supportés par le gouvernement après cette période dépendraient presque entièrement du taux de ces deux facteurs.

**Le président:** Merci, monsieur Loiselle.

Monsieur Turner, le projet de loi prévoit un comité formé de 21 personnes. De nombreuses personnes ayant témoigné ici ont demandé d'augmenter ce nombre afin que d'autres groupes puissent y être représentés. Vous venez de parler d'un comité chargé d'améliorer l'efficacité du système dans son ensemble. Croyez-vous vraiment qu'un comité de 21 personnes puisse accroître l'efficacité de quoi que ce soit?

**M. T. Turner:** Monsieur le président, je voudrais vous demander, de combien de membres est formé ce comité?

**Le président:** Oh, de dix membres. Lorsque nous sommes davantage, notre efficacité diminue.

**M. T. Turner:** Oh, je vois. Non, en fait, nous, dans notre exposé, nous exprimons l'opinion que le comité devrait être réduit. Nous avons manifesté une assez vive opposition à cet égard parce que nous avons exprimé l'avis qu'il n'est pas nécessaire d'avoir autant de représentants des producteurs. Cela, en raison de la nature même du comité, qui est du type technique, logistique, et aussi parce que nous n'aimions pas la manière dont devaient être choisis les producteurs. Si les producteurs étaient choisis par une élection tenue parmi eux, à cette fin précise, mon opinion serait bien différente. Mais nous n'aimons pas la façon dont cela est rédigé dans le projet de loi, il s'agirait pratiquement d'une nomination par le ministre des Transports.

Je crois donc que pour aborder les questions très difficiles, de nature logistique, touchant le transport, le comité, s'il comporte autant de membres que prévu, devra se diviser en sous-comités pour aborder les difficiles questions de fonctionnement.

**Le président:** Merci, monsieur.

**M. T. Turner:** Monsieur Sahl a mentionné qu'il aimerait dire un mot au sujet des versements aux producteurs. Cela est-il possible?

**Le président:** Monsieur Sahl.

**M. Avery Sahl (vice-président adjoint, Saskatchewan Wheat Pool):** Monsieur le président, en ce qui a trait à la question de M. Loiselle—je crois qu'elle concernait les producteurs de porcs et les méthodes de versements. Je crois qu'il convient de porter à l'attention du comité les incidences sur le plan du commerce international. Si les producteurs de porcs, ou les producteurs de bétail ou de volaille ou d'autres producteurs, tentaient d'écouler leurs produits sur le marché américain en recevant de l'argent du gouvernement, ils pourraient se heurter à une vive opposition. Je crois que sans l'aide gouvernementale, il leur serait facile de tenter de percer ce marché, mais à mon avis, les producteurs américains n'accepteront pas de laisser les producteurs canadiens de boeuf et de produits du boeuf envahir leur marché grâce à l'argent reçu du gouvernement.



[Text]

I just thought I would bring that important point to the attention of the committee.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Next questioner is Mr. Murta, followed by Mr. de Jong, followed by Mr. Flis.

Mr. Murta. I am going to enforce the five minutes.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

The first question I would like to ask is in the general area that you mentioned, and Mr. Justice Hall also mentioned it this morning, although I do not think anybody had a chance to question him on this. That is the concern that you expressed over what may be a lessening of the powers, somehow, of the Canadian Wheat Board.

I have never read anything where the Wheat Board has expressed a concern, and I certainly have never been contacted by any of their organizations. Could you explain that a little more fully?

The only reason I ask that—at this point it does not seem to be a major concern, but it is one that has been touched on by a few organizations. Could you give us a little more reasoning behind your apparent concern?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** Thank you very much.

The legislation will give great powers to the Grain Transportation Agency Administrator. We have interpreted that to mean that they would have virtual monopoly or autocratic powers over anything that happens in the grain industry. We do not think that is good from the point of view of the industry in total, and certainly it is not good from the point of view of the Canadian Wheat Board.

If there is anybody in Canada that is not impressed with the job the Canadian Wheat Board has done this year in light of the world situation, in light of the fact that the Americans were not able to exploit markets to the same extent, then they had better go back and rethink this whole thing and rethink whether or not they want somebody arbitrarily interfering with the functioning of that Wheat Board.

You know, there would be no toleration by any producer . . . I should not say "any producer," but very many producers in Saskatchewan—if they felt there was going to be direct interference with the Canadian Wheat Board. I think it is in there at the moment.

**Mr. Murta:** Is there a specific area that you feel may be more vulnerable in terms of interference? Car allocation, for example, or something along that line? Is there anything you would pinpoint?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** Yes. I just cannot put my finger on it. I think we have identified it in the joint submission by the pools.

[Translation]

J'avais seulement l'intention de souligner au comité ce point important.

**Le président:** Merci, monsieur.

Le prochain intervenant est M. Murta, puis M. de Jong ensuite M. Flis.

Monsieur Murta. Je vais appliquer la règle des cinq minutes.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

La première question que je voudrais poser a un caractère général et porte sur un sujet que vous avez évoqué, et que le juge Hall a également évoqué ce matin, bien que personne, il me semble, n'ait eu l'occasion de lui poser des questions à cet égard. Il s'agit de vos craintes touchant une possible diminution des pouvoirs de la Commission canadienne du blé.

Je n'ai lu aucun document où la Commission du blé aurait exprimé de telles craintes, et je n'ai certainement été approché par aucun de ses organismes. Pourriez-vous donner quelques explications à ce propos?

La seule raison pour laquelle je demande cela—à ce stade, il ne semble pas s'agir d'une préoccupation majeure, mais la question a été abordée par quelques organismes. Pourriez-vous nous expliquer davantage votre inquiétude apparente?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Merci beaucoup.

La loi donnera des pouvoirs importants à l'administrateur de l'Office de transport du grain. Selon notre interprétation, cet organisme disposera de pouvoirs autocratiques, pratiquement d'un monopole, sur tout ce qui concerne l'industrie du grain. Du point de vue de l'industrie dans son ensemble, nous estimons que cela ne serait pas une bonne chose, et ce ne le serait certainement pas du point de vue de la Commission canadienne du blé.

Si certains, au Canada, considère que la Commission canadienne du blé n'a pas accompli un très bon travail, cette année, à la lumière de la situation mondiale, à la lumière du fait que les Américains ne sont pas parvenus à exploiter les marchés dans la même mesure, ils feraient bien de repenser la question, dans son ensemble, de se demander s'ils souhaitent vraiment la présence d'un tiers susceptible de s'immiscer dans les attributions de la Commission du blé.

Vous savez, aucun producteur—je ne devrais pas dire «aucun producteur», mais de très nombreux producteurs de la Saskatchewan ne toléreraient pas une ingérence directe dans les attributions de la Commission canadienne du blé. Selon moi, des dispositions à cet effet se trouvent en ce moment dans le projet de loi.

**M. Murta:** Y a-t-il selon vous un domaine particulier où l'ingérence pourrait davantage se faire sentir? L'affectation des wagons, par exemple, ou quelque chose de ce genre? Pourriez-vous déterminer un domaine?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Oui. Je ne puis dire précisément. Je crois que nous avons fourni des précisions à cet égard dans l'exposé conjoint des pools.

[Texte]

**The Chairman:** Perhaps, Mr. Murta, you would have time for one more question.

**Mr. T. Turner:** Mr. Wright has found it.

**The Chairman:** Mr. Wright.

**Mr. J. Wright:** No, I have not found it specifically, but the concern is, I think, as has been expressed, the powers which the administrator would have, or which he would have delegated to him through the minister... could exchange powers which the Wheat Board now has, to operate its car allocation and the control of the transportation system, out of their hands and into the hands of another agency. We believe the bill would permit that to happen, either at the recommendation of the administrator or on the initiative of the minister, and we do not believe that that would be a proper thing to happen. We have asked for a specific amendment in our submission which would assure that the Canadian Wheat Board's authority to do its job in the transportation allocation area would not be infringed upon by anything in this legislation.

• 1655

**The Chairman:** One quickie, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** One quickie. Well, the question I had was a quickie and I guess it should be addressed to Mr. Wright, and it has to do with Saskatchewan Pool itself.

You are the largest grain-handling company, certainly in Canada. Can you give us an indication of what your future plans, I guess, would be? Now there has been a lot of rationalization taking place—in fact, a substantial amount over the past number of years. I think all committee members expect that to continue. Can you give the committee an indication of just where your pool is going in that area, in light of the fact that we have been told in the last day and a half, over and over again, that when an elevator closes down or a rail line shuts down, as a number of them have, the small towns generally die; they go.

Now, you people obviously have had a lot of experience with that, because you have been rationalizing your system and it will continue over the next number of years. Can you give the committee an indication or a direction on where you are going and comment specifically on this charge that keeps coming up that if an elevator goes in a small town, that is it for the town?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** Well, this, of course, is a question that we have wrestled with in our organization for a long period of time—that being the rationalization of the system. It was about 11 years ago now that we developed a specific plan for rationalizing the system. We called it our Elevator Development Plan, and it set out the criteria which would be recognized in adjusting the system. And I have given the figures in my written submission for the number of closures that we have made during that time. We continue to effect closures as the

[Traduction]

**Le président:** Peut-être, monsieur Murta, auriez-vous le temps de poser une autre question.

**M. T. Turner:** Monsieur Wright l'a trouvé.

**Le président:** Monsieur Wright.

**M. J. Wright:** Non, je ne l'ai pas trouvé précisément, mais les préoccupations, comme on l'a dit, ont trait, je crois, aux pouvoirs attribués à l'administrateur, ou qui lui seraient délégués par le ministre—ces pouvoirs pourraient empiéter sur certains pouvoirs dont est actuellement investie la Commission du blé, en ce qui concerne l'affectation des wagons et le contrôle sur le système de transport, et être attribués à un autre organisme. Selon nous, le projet de loi autoriserait un tel changement, soit sur recommandation de l'administrateur, soit par suite d'une décision du ministre, et nous estimons que ce ne serait pas une bonne chose. Dans notre présentation, nous avons demandé l'adoption d'une modification spécifique tendant à protéger les pouvoirs de la Commission canadienne du blé en matière d'allocation des wagons contre tout empiètement susceptible de découler de cette loi.

**Le président:** Une question brève, monsieur Murta.

**M. Murta:** Une question brève. J'avais effectivement une question brève qu'il faudrait poser, je crois, à M. Wright. Elle concerne le Saskatchewan Pool lui-même.

Vous représentez certainement la plus importante société de manutention de grain au Canada. Pouvez-vous nous donner une idée de vos projets pour l'avenir? Déjà une certaine rationalisation a pu être constatée—en fait, elle a atteint une grande envergure depuis quelques années. Je pense que tous les membres du Comité s'attendent à ce que cela continue. Pouvez-vous donner au Comité une idée des projets de votre syndicat à ce point de vue, étant donné que l'on a entendu dire depuis trente-six heures, à maintes reprises, que la fermeture d'un élévateur ou l'abandon d'une ligne de chemin de fer, comme ce fut le cas bien des fois, entraîne la ruine des petites villes; elles dépérissent.

Vous avez évidemment vécu de nombreuses expériences de cette nature, car vous avez entrepris de rationaliser votre système, et cet effort se poursuivra durant plusieurs années encore. Pouvez-vous donner au Comité une idée ou la direction de vos projets et exprimer votre point de vue sur cette allégation répétée maintes et maintes fois selon laquelle la fermeture d'un élévateur dans une petite municipalité provoque la ruine de celle-ci?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Notre société est aux prises avec cette question, bien sûr, depuis bon nombre d'années—c'est-à-dire la rationalisation du système. Il y a environ onze ans que nous avons dressé un plan précis de rationalisation du système. Ce plan d'amélioration des élévateurs énonçait les critères à appliquer dans l'adaptation du système. J'ai précisé dans ma présentation écrite le nombre de fermetures que nous avons effectuées durant cette période. Nous continuons de fermer les points trop petits pour permettre une amélioration en vue de



## [Text]

points are too small to be upgraded to accept today's hauling equipment, the larger trucks, the semi-trailers and so on. We simply cannot justify the cost of doing that.

But at the same time, we are attempting to keep those services within reasonable proximity of most farms. And I think we are able to do so. This is one of the most difficult things we have to do—to go out and close an elevator. Even though the handling is very small, people tend to want it; and that gives the lie to the fact that people are clamoring for large centralized points. It simply is not true. People want the service, but they want it as close by as possible.

So where we will end up, specifically in answer to your question, will be determined by the volumes that we continue to produce and ship. As long as there are large volumes, then the point is viable. If the volumes drop dramatically, then the point can soon become a non-viable point and we would have to take action on it. We do not close every point the day that it does not start to pay its way. We continue points if there are long distances involved for people to haul to another point, or other extenuating circumstances. In fact, a few years ago we went in and built a point at a place where we knew it could not be a paying proposition, but the burden on producers at that point would be greater than the cost to the organization.

So these are the sorts of things we are doing. We had expected at one time that we would have moved fairly rapidly to about 400 delivery points in this province. We have not done that. We are at about 65 or 70 today, and so the process is going more slowly than we had anticipated; nevertheless, it is going. For instance, we have identified 500 points where we will install mini-computers in the elevators, and link them centrally to head office. Now, that is about our parameter; the number is 500.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

Mr. de Jong, five minutes, please.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

Last spring, when the Saskatchewan Pool lobby was in Ottawa, you called for a three-year moratorium on Crow changes. You suggested that Mr. Pepin had bitten off a little too much and that he should proceed with increasing and upgrading the railroad capacity, and that they stop for at least a three-year period in trying to change the Crow. Do you still hold to this view, and have you pressed the other pools to adopt this position? If so, what success have you had?

**Mr. T. Turner:** We suggested at that time, if you remember correctly, that if our position was not adhered to... if the changes we were asking for were not recognized, then that should be the solution. Particularly, if we are looking at some of the other industries which are dependent upon grain, such as livestock, you know, if we cannot find solutions there, then let us get on with putting the grain transportation system in place. If the government is determined that producers are to be paid more, let us in fact look at how that will be done; but not in the haste of what has developed.

## [Translation]

recevoir les remorques modernes, les camions plus gros, les semi-remorques, etc. Le coût de cette transformation serait prohibitif.

Mais nous essayons en même temps de maintenir ces services à proximité raisonnable de la plupart des fermes. Je crois que nous pouvons y arriver. C'est là une des tâches les plus pénibles que nous avons à accomplir—aller fermer un élévateur. Même si l'activité de manutention est très faible, les gens ont tendance à vouloir le conserver; il est donc faux que les gens réclament des points importants et centralisés. C'est tout simplement inexact. Les gens veulent le service, mais ils veulent qu'il soit fourni le plus près possible.

L'aboutissement de ce plan, pour répondre à votre question, dépendra de notre niveau de production et d'expédition. Tant que l'activité est forte, le point est viable. Si elle chute beaucoup, le point cesse bientôt d'être viable et nous nous voyons obligés de prendre des mesures. Nous ne fermons pas un point dès qu'il cesse d'être rentable. Nous maintenons des points en exploitation si les producteurs doivent parcourir de longs trajets pour livrer à un autre point, ou si d'autres circonstances le justifient. De fait, nous avons établi un point il y a quelques années à un endroit où nous savions que la rentabilité était nulle, mais le sacrifice demandé aux producteurs dépassait le coût supporté par la société.

Voilà donc la nature de nos actions. A une époque, nous pensions pouvoir augmenter assez rapidement ce nombre et atteindre 400 points de livraison dans cette province. Nous n'avons pas réussi. Nous en avons environ 65 ou 70 aujourd'hui. Alors, le processus sera plus lent que nous ne l'avions prévu. Néanmoins, les choses avancent. Nous avons, par exemple, déterminé 500 points où nous installerons des mini-ordinateurs dans les élévateurs qui seront liés au siège social. Maintenant, c'est ce que nous visons: le nombre 500.

**Le président:** Merci, monsieur Murta.

Monsieur de Jong, cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président.

Au printemps dernier, lorsque le groupe de pression du *Saskatchewan Pool* était à Ottawa, vous avez demandé un moratoire de trois ans sur les modifications du tarif du Nid-de-Corbeau. Vous avez laissé entendre que M. Pepin avait visé un peu trop haut et qu'il devrait augmenter et améliorer la capacité des chemins de fer, et qu'une pause de trois ans au moins devrait être observée avant d'essayer de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau. Est-ce toujours votre avis et avez-vous tenté de convertir les autres pools à votre cause? Si c'est le cas, vos efforts ont-ils été couronnés de succès?

**M. T. Turner:** Nous avons indiqué à cette époque, si vous vous rappelez bien, que si notre point de vue n'était pas reconnu... si l'on n'acceptait pas les modifications que nous demandions, que c'était la solution. Surtout si l'on tient compte de certaines des industries qui dépendent du grain, comme l'industrie du bétail, vous savez, si l'on ne peut trouver de solution à ce niveau, alors mettons en oeuvre le système du transport du grain. Si le gouvernement a décidé que les producteurs seraient payés davantage, examinons, concrète-



[Texte]

**Mr. de Jong:** Would you say, then, that all the eight points you outlined in your summary should be included in Bill C-155, including that the cap be removed; that there be a guarantee of no variable rates; that freight rates be according to the ability to pay; that branch lines and hopper cars continue to receive investment by government; that there should be sanctions guaranteeing the railway performance; that there should be changes to the senior grain transportation committee; that there should be an expanded list of eligible crops; with the eighth point being special rates for canola and other oil seed products? Would you say that those eight points are "musts" as far as the pool is concerned before Bill C-155 can receive the support of the pool?

**Mr. T. Turner:** Yes; that is right.

**Mr. de Jong:** So those are the eight gates that you were referring to earlier which must be closed?

**Mr. T. Turner:** Yes.

**Mr. de Jong:** Okay. You had earlier suggested as well, I understand, ... and there is some support for the Argue plan—that of two times Crow. I wonder what sort of research the pool has done on this question. What effect would this have had on Saskatchewan farmers and the economy of Saskatchewan?

**The Chairman:** Just before you answer that, Mr. Turner, while it was a very short question, it may require a very long answer; and if you have done research, rather than go through it all, I would prefer that you table it.

**Mr. T. Turner:** No; this proposal that was obviously floating around Ottawa prior to Christmas last year we supported in principle, because it was a vast improvement over Gilson. When it was not proceeded with by the government, we did no further research on it.

**The Chairman:** Thank you.

Just one more question, Mr. de Jong, please; a brief one.

**Mr. de Jong:** A very brief question, and yet it seems to me that the hub of the problem, or one of the major centrepieces of the problem, goes way back to Snavelly, which asks, would you consider that Snavelly in the the costs he prescribed to the railroads was an honest exercise that you, representing the farmers of Saskatchewan, would accept?

**The Chairman:** That was a brief question.

Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** I will ask Mr. McLeod, who has been heavily involved in railway costing in a number of areas, to comment.

[Traduction]

ment, comment cette décision sera mise en oeuvre mais pas dans la hâte des derniers développements.

**M. de Jong:** Diriez-vous alors que les huit points que vous avez exposés dans votre résumé devraient être inclus dans le Bill C-155, et notamment, que la capacité soit enlevée, qu'une garantie soit prévue pour éviter les taux variables, que le tarif marchandises corresponde à la capacité de payer, que le gouvernement continue d'investir dans les embranchements et les wagons-trémies, que des sanctions soient prévues pour garantir le rendement des chemins de fer, que des modifications soient apportées au Comité supérieur de transport du grain, que la liste des récoltes admissibles soit étendue et enfin le huitième point, qu'un tarif spécial soit établi pour le colza Canola et les autres produits tirés des graines oléagineuses? En ce qui concerne le pool, diriez-vous qu'il faut absolument que ces huit points soient acceptés avant que le pool puisse se prononcer en faveur du Bill C-155?

**M. T. Turner:** Oui, c'est exact.

**M. de Jong:** Alors il s'agit bien des huit barrières dont vous disiez plus tôt qu'elles devaient être fermées?

**M. T. Turner:** Oui.

**M. de Jong:** Très bien. Si je ne m'abuse, vous avez aussi laissé entendre plus tôt ... et certains appuient le plan Argue (deux fois le tarif du Nid-de-Corbeau). Je me demande quel genre de recherche a été effectuée par le pool à ce sujet? Quel aurait été l'effet de ce plan sur les fermiers de la Saskatchewan et sur l'économie de cette province?

**Le président:** Juste avant de répondre à cette question, monsieur Turner, la question était brève mais la réponse sera peut-être très longue: si vous avez fait de la recherche, au lieu de la revoir devant nous, j'aimerais que vous la versiez au dossier plutôt.

**M. T. Turner:** Non, nous avons accordé notre appui de principe à cette proposition qui circulait manifestement à Ottawa l'année dernière avant Noël parce qu'elle constituait une importante amélioration par rapport au plan Gilson. Et lorsque le gouvernement a décidé de ne pas la retenir, nous n'avons pas poussé la recherche.

**Le président:** Merci.

Juste une autre question, monsieur de Jong, je vous prie. Une question brève.

**M. de Jong:** Une très brève question: et pourtant, il me semble que le coeur du problème, ou du moins l'un des principaux éléments du problème, a pour source les propositions de Snavelly, ce qui m'amène à demander: vous qui représentez les fermiers de la Saskatchewan, diriez-vous que les coûts prescrits par Snavelly pour les chemins de fer étaient le fruit d'un travail honnête que vous accepteriez?

**Le président:** Voilà une question brève.

Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Je demanderais à M. McLeod, qui s'est beaucoup intéressé à l'attribution des coûts des chemins de fer dans plusieurs domaines, de répondre.

[Text]

**The Chairman:** Mr. McLeod.

**Mr. Allan McLeod (Director of Research, Saskatchewan Wheat Pool):** I think, Mr. de Jong, you asked the question in relation to Mr. Snavely assessing railway costs; but he was not asked to assess the cost to the railway. He was not asked to assess the costs to the railway, he was asked to assess the cost of moving grain by rail. I am sure you will recognize that there is a significant difference between the two.

• 1705

In our dealings with Dr. Gilson, we pointed out a number of places where we disagreed with Mr. Snavely's approach. For example, we said that if the railways spent money on maintenance of lines they should be entitled to recognition of that as part of their cost. If they started to purchase hopper cars from their own money, they should be entitled to the ownership cost of those cars, and a variety of other items similar to that. I notice that a number of the points we made have been incorporated in Bill C-155.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dion.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to share my five minutes with Mr. Dubois to give more time for the witnesses following.

I have only one question on the subject of membership. On page 3 of your brief you say that the Saskpool member control structure consists of 632 local wheat pool committees. I am sure Mr. Turner or some of the other witnesses must have looked at the witnesses following. I have read their briefs and they take naturally quite a different position from what we heard as the official pool position. As in any organization, naturally there will be minority reports and minority views.

Of the witnesses who will be appearing after you, can you give us a rough idea of how many local wheat pool committees that would represent? If you cannot do that now, could you table that with the committee after studying it in more detail?

**Mr. McKell:** How many local pool committees would be represented?

**Mr. Flis:** Yes, because we have local committees, we have the sub-districts; we have districts appearing before us, and I think it would be helpful to the committee if we knew how broad a representation that represents.

**Mr. McKell:** On the list I have, and I am not sure it is an official list, it certainly identifies some as being wheat pool committees. It identifies Districts 6 and 15. They have approximately 60 or more committees in each district. We will get this precise for you, if you wish. In fact, you might pursue that with the people who are here.

[Translation]

**Le président:** Monsieur McLeod.

**M. Allan McLeod (directeur de la recherche, Saskatchewan Wheat Pool):** Je pense, monsieur de Jong, que vous posez la question compte tenu du fait que M. Snavely a évalué les coûts supportés par les chemins de fer. Mais justement, on ne lui a pas demandé d'évaluer le coût supporté par les chemins de fer. On ne lui a pas demandé d'évaluer les coûts supportés par les chemins de fer, on lui a demandé d'évaluer le coût du transport du grain par rail. Vous conviendrez, j'en suis sûr, qu'il y a une grande différence entre les deux.

Lorsque nous avons rencontré M. Gilson, il nous a souligné un certain nombre d'éléments de l'approche de M. Snavely avec lesquels nous étions en désaccord. Nous avons dit, par exemple, que si les chemins de fer encourraient des frais pour l'entretien des lignes, ils devaient pouvoir faire reconnaître que ces frais font partie de leurs coûts. S'ils achètent des wagons-trémies avec leurs propres fonds, ils devraient avoir droit au coût de participation de ces wagons. Nous avons également souligné d'autres points similaires. Je remarque d'ailleurs qu'un certain nombre des éléments que nous avons mentionnés ont été incorporés dans le Bill C-155.

**Le président:** Merci, monsieur Dion.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. J'aimerais partager mes cinq minutes avec M. Dubois afin de laisser plus de temps aux témoins qui suivent.

Je n'ai qu'une question à propos de vos membres. À la page 3 de votre mémoire, vous dites que la structure de contrôle des membres de la *Saskpool* consiste en 632 comités locaux des pools de blé. Je suis certain, et je m'adresse à M. Turner ou à un autre des témoins, que vous avez vu les témoins qui suivent. J'ai lu leur mémoire, et évidemment, ils ont des vues différentes de celles qu'on nous a présentées comme la position officielle du pool. Comme dans tous les organismes, il y a naturellement des rapports minoritaires et des opinions minoritaires.

Pouvez-vous nous dire à peu près combien de comités locaux des pools de blé sont représentés par les témoins qui seront entendus après vous? Si vous ne pouvez le faire maintenant, pourriez-vous verser votre réponse au dossier après examen?

**M. McKell:** Combien de comités locaux des pools seraient représentés?

**M. Flis:** Oui, parce que nous avons des comités locaux, nous avons les sous-districts, nous avons les districts qui comparaisent devant nous, et je pense qu'il serait utile pour le comité de pouvoir en évaluer la représentativité.

**M. McKell:** Sur la liste que j'ai, et je ne suis pas sûr qu'il s'agisse d'une liste officielle, il y en a qui sont manifestement identifiés comme des comités des pools du blé. Les districts 6 et 15 sont identifiés. Ils ont environ 60 comités ou plus dans chaque district. Nous vous fournirons des renseignements précis si vous le désirez. En fait, vous pourriez poursuivre sur ce sujet avec les gens qui sont ici.



## [Texte]

**Mr. Flis:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner, yesterday particularly and maybe a little bit this morning we heard witnesses saying that the situation of double-tracking is not necessary for the west. People have said to us that they have enough lines and the tracking is correct. Do you think this assessment is right, or do you think that the projections of the railway companies that want to build another track... double-tracking will be necessary for the west and will give some input to the western economy? Do you think this is necessary or not?

**Mr. T. Turner:** I am not sure of all of the double-tracking to which you were referring, but certainly we believe very strongly that there are extensive areas of trackage where double-tracking is absolutely essential. I think some of it is virtually now complete west from Edmonton to Redpass Junction. That was a very heavy traffic area, and when they double-track, that does not double the capacity, as I understand it; it increases it about four times. From our understanding, certainly there would appear to be many places in the Fraser Canyon that could benefit from double-tracking.

We tend to look at all of this from a grain prospective, but there are also other commodities that are going to make demands on those tracks. That is partly the problem; it is increased grain, but it is also increased other commodities.

**Le président:** Merci monsieur Flis et monsieur Dubois.

Mr. Mayer. Five minutes, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to pursue a couple of topics as quickly as I can.

Mr. Turner, in response to Mr. Dion, I believe, you mentioned that given the fact that the government has determined that producers should pay more, we should look at how that could be done. One of the concerns I think a lot of us have with the bill is how complicated and complex the bill is in terms of determining the rate structure. I wonder if the pools have given any consideration to how you could address the problem of safeguards, the inflation factor, the penalties, and come up with a rate-setting structure that would be a lot simpler and a lot more easily understood than the present one. Just to give you an example, it was pointed out to us by the minister when he was in front of the committee on June 29 that the rate-setting timeframe is something like two and a half years from the time a rate is first suggested until the producer knows finally what he is going to pay. I wonder if the pools have given any consideration to what they might do to simplify that process?

**Mr. T. Turner:** In regard to that specific question, Mr. McLeod has been heavily involved in that area.

## [Traduction]

**M. Flis:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, hier principalement, et peut-être un peu ce matin, nous avons entendu des témoins affirmer que le dédoublement des voies n'était pas nécessaire dans l'Ouest. Certains nous ont dit qu'il y avait suffisamment de lignes et que les voies existantes étaient correctes. Croyez-vous qu'une telle évaluation est juste, ou êtes-vous d'avis que les projections des compagnies ferroviaires qui veulent construire une nouvelle voie—le dédoublement des voies sera nécessaire dans l'Ouest et contribuera à l'essor de l'économie de l'Ouest? Pensez-vous que cela soit nécessaire ou non?

**M. T. Turner:** Je ne peux me prononcer sur tous les dédoublements que vous mentionnez, mais je vous assure que nous croyons fermement qu'il existe des régions étendues où le dédoublement des voies est tout à fait essentiel. Les travaux sont déjà pratiquement achevés entre Edmonton et Redpass Junction. Il s'agissait d'une région à trafic très intense, et en dédoublant les voies, cela ne double pas la capacité, d'après ce que j'ai compris; elle s'en trouve à peu près quadruplée. À notre avis, il y aurait manifestement de nombreux endroits dans le Fraser Canyon qui bénéficieraient du dédoublement des voies.

Nous sommes portés à envisager l'ensemble de la situation dans le contexte du grain, mais il y a également d'autres produits qui devront passer sur ces voies. C'est en partie le problème: il y aura plus de grain, mais il y aura également un accroissement du trafic des autres produits.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis and Mr. Dubois.

Monsieur Mayer, cinq minutes, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais traiter de quelques questions le plus brièvement possible.

Monsieur Turner, en réponse à M. Dion, je crois, vous avez mentionné que du fait que le gouvernement avait décidé que les producteurs devraient payer davantage, il convenait d'examiner la façon dont cela pourrait se faire. Ce qui nous inquiète notamment dans ce projet de loi, c'est de voir à quel point le projet de loi est compliqué et complexe en ce qui concerne l'établissement de la structure tarifaire. Je me demande si les pools ont pris la peine d'examiner comment vous allez pouvoir aborder la question des garanties, le problème de l'inflation, les pénalités, et aboutir à une structure tarifaire qui serait beaucoup plus simple et qui serait beaucoup plus facilement comprise que celle qui est actuellement en vigueur. Pour vous donner un exemple, le ministre a souligné, lorsqu'il s'est présenté devant le comité le 29 juin, qu'il faudrait environ deux ans et demi pour établir le tarif à compter du moment où il est proposé pour la première fois jusqu'au moment où le producteur pourra enfin savoir ce qu'il aura à payer. Je me demande si les pools ont réfléchi à ce qu'ils pourraient faire pour simplifier ce processus?

**M. T. Turner:** En ce qui concerne cette question précise, M. McLeod a beaucoup travaillé dans ce domaine.



[Text]

**Mr. McLeod:** I think you may have misunderstood the process that was suggested. There are two or three things that have to happen. One is that someone has to make an estimate of the volume that will be moved, and that is understandably quite difficult if you are trying to do that prior to about April 1 for the following crop year. It will certainly be subject to some variations from year to year.

The other aspect is the index of cost increases for things like fuel, labour and materials used. That is not that difficult. I think it was generally accepted by the task force that looked at rates that a three-month advance period would be adequate to do this—that you could work out that between January 1 and about the end of March and then establish the rates that would apply August 1.

**Mr. Mayer:** If my memory is correct, we were given a sheet that said the CTC would estimate costs, just to use a time-frame, starting February 1983, and the final figure would not be known until August 1985. I guess what I was asking is if there is any simpler way in terms of giving the producer a fixed rate so that he would be able to anticipate in time, so that we do not have this great big delay. I take it the answer to that is no, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is the answer no, Mr. McLeod?

**Mr. McLeod:** I am not familiar with the report you are talking about. I suppose the only thing that would not be known for that length of time is the actual volume that was moved.

**Mr. Mayer:** Let me ask you one other question in one other area. You mentioned on page 5 of your brief:

In our submission we have therefore not addressed the problems of the livestock industry because we feel this should be dealt with as a separate and distinct policy matter.

And you go on to say in your questionnaire, at the bottom, question (a), that a specific program be developed to address the freight rate disadvantage to feed grain users on the Prairies. Then back on page 6, you say that—and I agree with you totally here . . . grain producers resent those who suggest that all of the ills of the livestock industry can be solved by lower feed grain prices. I think most cattle people and most grain users, including myself, would resent that. But the Manitoba Pool suggested, as you do in the following paragraph—and I will quote:

Saskatchewan Wheat Pool is ready and indeed anxious to work with others, governments, livestock producers as organizations, to develop sound livestock and feed grain policies.

I wonder if you could give us some kind of an idea of what kind of parameters those would be or what you would be

[Translation]

**M. McLeod:** Je crois que vous avez peut-être mal compris le processus proposé. Deux ou trois choses sont essentielles. D'une part, quelqu'un doit faire une estimation du volume qui sera transporté, et naturellement, cela est assez difficile si on tente de le faire avant le 1<sup>er</sup> avril pour ce qui est de la récolte à venir. Il y aura sûrement des fluctuations d'une année à l'autre.

D'autre part, il y a l'indice de l'accroissement des coûts des éléments tels que les combustibles, la main-d'oeuvre et les matières premières. Cela, c'est moins difficile. Je crois que le groupe de travail chargé de l'étude des tarifs était généralement d'avis qu'un délai de trois mois serait suffisant à cet égard—qu'il serait possible d'étudier cela entre le 1<sup>er</sup> janvier et à peu près la fin mars et ensuite établir les tarifs qui seraient en vigueur le 1<sup>er</sup> août.

**M. Mayer:** En autant que je m'en souviens, nous avons reçu une feuille sur laquelle il était écrit que la CCT ferait une estimation des coûts, mettons, seulement pour donner une période de référence, à compter de février 1983, et que le résultat final ne serait pas connu avant août 1985. En fait, je voulais simplement savoir s'il existe une manière plus simple de fournir un taux fixe au producteur afin qu'il puisse faire des prévisions, afin que le délai ne soit pas aussi exorbitant. Si je comprends bien, la réponse est non, monsieur le président.

**Le président:** La réponse est-elle non, monsieur McLeod?

**M. McLeod:** Je ne sais pas de quel rapport vous parlez. Je présume que le seul élément qui ne pourrait être connu avant un tel délai, c'est la quantité réelle transportée.

**M. Mayer:** Permettez-moi de vous poser une autre question dans un autre domaine. Vous mentionnez, à la page 5 de votre mémoire:

Nous n'avons donc pas abordé, dans notre mémoire, les problèmes de l'industrie de l'élevage, car nous sommes d'avis qu'ils devraient être traités comme une question séparée et distincte.

Et vous poursuivez, dans votre questionnaire, tout en bas, question a), en disant qu'un programme spécial devrait être créé pour examiner le tort que cause les tarifs aux utilisateurs de grains de provende dans les Prairies. Et puis à la page 6, vous dites—et je suis tout à fait d'accord sur ce point—que les producteurs de grain n'apprécient guère ceux qui prétendent qu'il suffirait d'abaisser le prix des grains de provende pour régler tous les problèmes de l'industrie de l'élevage. Je crois que la plupart des éleveurs et que la plupart des utilisateurs de grains, y compris moi-même, n'apprécieraient pas cela. Mais le pool du Manitoba a suggéré, comme vous le faites au paragraphe suivant—et je cite:

le *Saskatchewan Wheat Pool* est disposé et il tient même à travailler de concert avec d'autres, les gouvernements, les éleveurs et leurs organisations, pour produire du bétail de qualité et mettre au point des politiques en matière de grains de provende.

Je me demande si vous pourriez nous donner une idée de la nature des paramètres en cause, ou des points que vous accepteriez d'examiner si on s'asseyait pour discuter des

*[Texte]*

prepared to look at in sitting down and discussing the concerns you have outlined in your brief and in your questionnaire.

**Mr. T. Turner:** I am not sure we have any plan in our back pocket that we would flop on the table tomorrow morning. But certainly we have identified and our delegate body recognized that there is in fact an area there that must be addressed.

• 1715

We attempted to work a plan to address it that would have worked directly on the disadvantage that could be determined to livestock producers—insofar as grain rates are concerned, if that was impacting unfavourably on feed grain prices from the consumer's point of view.

I say also in there that if we are starting from a premise, it is that all production should be at compensatory rate, including livestock production, and perhaps one of the areas that have to be looked at is the whole area of freight rates on livestock products, whether they are moving within Canada or to export positions from Canada. We heard earlier today that the freight rate discriminates against movement into the United States. Maybe we have to look at that. Maybe we also have to look at the policies and try to negotiate them with the United States where they only allow given amounts into that country.

So, no, we do not have anything very specific at this point, but we are prepared to look at it.

**Mr. Mayer:** The question I was . . .

**The Chairman:** That is your time.

**Mr. Mayer:** Could I just get a clarification?

I was trying to get whether you had any preconditions or whether there were any parameters you thought the discussions should take place within. I take it from your answer that you are reasonably open to anything that you think would address the problem that you outline in your brief and your questionnaire that you circulated. Is that fair?

**Mr. T. Turner:** Yes, and if you will pay special attention to the paragraph I have underlined there that we are simply not going to sit down and talk about grain prices below the cost of production or compensatory return to producers. That does not solve anything in agriculture.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner and Mr. Mayer.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the committee has been listening to submissions from a number of corporations and organizations who have nothing to do with the growing or handling of grain, but they have great ideas about what is best for grain farmers, in the area of rail capacity especially.

The Coal Association of Canada cried tears to us about how their freight rates had gone up 300% and how farmers are not paying any more and therefore farmers should. They neglected to tell us, of course, that coal prices have gone up 600%. If we gave the farmers a 600% increase in their prices, I am sure they would consider paying more freight rates.

*[Traduction]*

questions que vous avez soulevées dans votre mémoire et dans votre questionnaire.

**M. T. Turner:** Je ne crois pas que nous ayons en poche un plan que nous pourrions vous présenter demain matin. Mais nous avons manifestement identifié et nos délégués ont reconnu qu'il y a là un problème qui doit être abordé.

Nous avons essayé de mettre sur pied un plan qui permettrait de compenser directement le préjudice subi par les éleveurs, au cas où les taux de transport des céréales auraient un effet néfaste sur les prix des grains de provende.

A mon avis, le principe fondamental est d'assujettir toute production à un taux compensatoire, y compris l'élevage, et c'est pourquoi l'une des questions qu'il faudra peut-être aborder est celle des taux de transport des produits d'élevage qui sont consommés dans d'autres régions du Canada ou qui sont exportés. On nous a dit tout à l'heure que les taux de transport étaient défavorables aux exportations vers les États-Unis. C'est donc une question qu'il faudra peut-être étudier. Il faudra également peut-être envisager de négocier avec les États-Unis là où ils limitent leurs importations.

Donc, nous n'avons rien de précis à ce sujet, mais nous sommes prêts à étudier la question de plus près.

**M. Mayer:** La question . . .

**Le président:** Cette intervention est prise sur votre temps.

**M. Mayer:** Puis-je avoir une précision?

Je voulais savoir si, à votre avis, les discussions devraient se dérouler selon certaines conditions préalables ou dans le cadre de certains paramètres. D'après ce que vous m'avez dit, vous semblez prêt à envisager toute solution qui permettra de résoudre le problème que vous avez exposé dans votre mémoire et dans le questionnaire que vous avez distribué, c'est bien cela?

**M. T. Turner:** Oui, et j'aimerais que vous accordiez une attention toute spéciale au paragraphe que j'ai souligné, car si l'on parle simplement de prix des céréales inférieurs au coût de production, ou de subventions compensatoires aux producteurs, cela ne résoud pas le problème des agriculteurs.

**Le président:** Merci, monsieur Turner et monsieur Mayer.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le Comité a entendu les mémoires d'un certain nombre de sociétés et d'organismes qui n'ont rien à voir avec la production et la manutention de céréales, mais qui prétendent savoir parfaitement quel est l'intérêt des producteurs céréaliers, notamment en ce qui concerne la capacité du réseau ferroviaire.

Nous avons entendu toutes les lamentations de l'Association canadienne de charbonnage, parce que ces taux de transport avaient augmenté de 300 p. 100, alors que les agriculteurs n'avaient, eux, subi aucune augmentation, laquelle serait pourtant tout à fait logique. Les représentants de cette association ont cependant omis de nous dire, comme par



[Text]

In the matter of rail capacity, which you mentioned several times in your opening remarks and in answer to earlier questions, is it not a question of rail capacity for whom? That is what Mr. Justice Hall had to say in 1977 and what he had to say this morning. What these other outfits have said to us—and Mr. Hall has said the opposite—is that the grain producer is being picked out as the villain in the piece: it is all his fault that we do not have enough rail capacity.

Do you not think the grain producers have been victimized in that sense and that the lack of rail capacity has not been due to grain movement or any increases in grain movement?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** I am not sure that I am at a good point to judge why the capacity is not there. The fact remains that I would not be optimistic about moving from 30 million tonnes of exports to 35 million tonnes given the same rail capacity that we had in service through the last crop year. I guess we have been raising the question, and have raised it, about increased rail capacity. This is where some attention needs to be given by organizations like ours on an ongoing basis to make sure that the portion that gets charged to farmers is in fact grain-related capacity and not capacity related to other commodities.

I think in the discussions that were held it was recognized that 21% of the system would be dedicated to grain. That should put an upper limit on the kind of contribution the grain should be making to that, and then of course that has to be bounced off government policy as well.

**Mr. Benjamin:** When you say 21% . . .

**The Chairman:** Final question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Then I will make it a two-barrelled question.

**The Chairman:** That was what I was afraid you would do.

**Mr. Benjamin:** When you say 21%, I presume you are accepting tonne-miles. You have talked about legitimate costs in moving grain—I do not know what the hell is legitimate about Snavelly. Legitimate costs, based on tonne-miles . . . I have not yet seen a locomotive pulling one tonne to Vancouver, but when you look at it in terms of car miles or freight train miles the grain producer is right up there paying as much as other commodities. If you are prepared to blindly accept the kinds of things that Mr. Snavelly has put forward—and Gilson and Pepin are based on Snavelly—then I submit, Mr. Chairman, to Mr. Turner, that that is not really protecting the farmer's social and economic conditions, as you say in the first page of your summary.

[Translation]

hasard, que les prix du charbon avaient augmenté de 600 p. 100. Si nous accordions aux agriculteurs une augmentation de 600 p. 100 du prix de leurs produits, je suis sûr qu'ils seraient prêts à envisager de payer des taux de transport plus élevés.

En ce qui concerne la capacité ferroviaire, dont vous avez parlé à plusieurs reprises dans vos remarques préliminaires et en réponse à des questions précédentes, ne s'agit-il pas plutôt de déterminer pour quels secteurs cette capacité ferroviaire est insuffisante? C'est ce que le juge Hall a dit en 1977, et qu'il a répété ce matin. Certains organismes nous ont dit, et M. Hall a dit le contraire, que le producteur céréalier était le seul coupable, et que c'était uniquement à cause de lui que la capacité ferroviaire était insuffisante.

Ne pensez-vous pas que le producteur céréalier est devenu le bouc émissaire, et que l'insuffisance des services ferroviaires n'est pas due au transport des céréales ou à toute augmentation des quantités de céréales transportées?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Je ne pense pas être très bien placé pour vous dire pourquoi cette capacité est insuffisante. Il n'en demeure pas moins que j'ai de sérieuses réserves quant à notre capacité de transporter, non plus 30 millions de tonnes de céréales à exporter, mais 35 millions de tonnes, avec la même capacité ferroviaire que celle de la dernière campagne agricole. L'objectif, à notre avis, est donc d'augmenter cette capacité. Des organismes comme le nôtre doivent continuellement s'assurer que la part de l'augmentation qui sera imputée aux agriculteurs correspond bien à l'augmentation de la capacité ferroviaire pour le transport des céréales, et non pas pour le transport d'autres produits.

Au cours des discussions qui ont eu lieu, on est convenu que le transport des céréales représentait 21 p. 100 de l'ensemble du système. Cela devrait donc servir de plafond à la contribution demandée aux producteurs céréaliers et il faudra bien sûr en tenir compte dans la politique du gouvernement.

**M. Benjamin:** Vous dites 21 p. 100 . . .

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Alors, je vais essayer de faire d'une pierre deux coups.

**Le président:** C'est justement ce que je craignais.

**M. Benjamin:** Lorsque vous proposez ce chiffre de 21 p. 100, je suppose que vous acceptez une méthode de calcul en milles-tonnes. Vous avez parlé de coûts légitimes du transport des céréales, et je me demande ce qu'on peut trouver de légitime dans les calculs de Snavelly. Il est donc question de coûts légitimes, calculés en milles-tonnes . . . Franchement, je n'ai encore jamais vu une locomotive ne transporter qu'une seule tonne jusqu'à Vancouver . . . Par contre, si vous calculez ces chiffres en milles par wagons ou en milles par trains de marchandises, le producteur céréalier paie autant que les autres producteurs. Si vous acceptez aveuglément les arguments de M. Snavelly, ce qu'ont fait MM. Gilson et Pepin, alors je prétends, monsieur le président, que le témoin ne



[Texte]

You were strong, you said, on producer ability to pay. Rail capacity and the producer's ability to pay—it is all related to the whole matter of farm costs versus farm prices. I cannot understand in light of what has happened to grain prices over the past 10 years . . . relatively static—and I would like to know why you would hold still for one moment in any increase in grain freight rate costs for grain producers when their ability to pay is worse now than it was 10 years ago. Why would you accept that as any kind of a reasonable proposition from any government?

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** I guess that is right. I have said about as much about this as anybody has, and I said it where I think it has had an effect in regard to the ability to pay by producers. We have set out a table there. If we could maintain the freight rates at 5.7% of the weighted farm price, along with the government picking up the total amount, or their share of the total amount, the volume cap, and not running away and asking farmers to pay unwarranted amounts of cost increases, holding that at 50% of the real cost increase, up to 3% in the early years and up to 6% in the longer run, then I think that would probably address the ability-to-pay question.

There is also a cost, of course, if nothing is done, and you have to look at that. If we go to bed with unwarranted amounts of grain on our farms and in our system, we have forgone a revenue opportunity, which is a very, very real cost to producers.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Neil, five minutes.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Turner, I was interested in the comments in your brief regarding the Senior Grain Transportation Committee. I can understand your concern that a large committee is unwieldy and should be reduced.

You made a comment with respect to your concern that under the bill, because of the manner in which the three producer representatives would be elected, the minister in fact would have control or would be able to direct who would be the three representatives. In your brief as well you are suggesting that these three members be eliminated and that the Chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee could act as their representative. I am wondering if you feel that the Chairman of the Wheat Board Advisory Committee would be more representative than three producers who are duly elected according to the act.

My second question has to do with the representation of the consumers of feed grains. You are suggesting that the bill be changed to eliminate the three members and in their place the Chairman of the Canadian Livestock Feed Board be named as their representative. Basically, the Livestock Feed Board has

[Traduction]

protège pas vraiment les intérêts sociaux et économiques des agriculteurs, comme il le dit à la première page de son résumé.

Vous insistez sur la capacité de payer du producteur. Or, quand on parle de capacité ferroviaire et de capacité de payer du producteur, tout cela nous ramène à la question des coûts de production agricole par opposition aux prix agricoles. Étant donné que les prix des céréales sont demeurés relativement constants au cours des 10 dernières années, j'aimerais savoir pourquoi vous défendez le principe de faire payer davantage aux producteurs céréaliers pour le transport de leurs céréales, alors qu'ils sont encore moins capables d'assumer cette augmentation qu'ils ne le pouvaient il y a 10 ans. Pourquoi donc pensez-vous que c'est là une proposition raisonnable de la part du gouvernement?

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Peut-être. En effet, j'ai beaucoup parlé de cette question, c'est-à-dire de la capacité de payer des producteurs. Nous avons ici un tableau qui indique que, si nous pouvions maintenir les taux de transport à 5,7 p. 100 du prix pondéré à la ferme, je crois que les producteurs céréaliers seraient en mesure de payer, à condition que le gouvernement assume la totalité ou une partie du coût, compte tenu du plafond quantitatif, et qu'il ne se désiste pas en demandant aux agriculteurs de payer des augmentations injustifiées; on pourrait maintenir cela à 50 p. 100 de l'augmentation réelle des coûts, et la part des producteurs pourrait être de 3 p. 100 pendant les premières années, pour passer à 6 p. 100 plus tard.

Si vous maintenez le statu quo, cela coûtera également de l'argent, et il faut en tenir compte. En effet, si nous acceptons des quantités de céréales injustifiées dans les fermes et dans notre système, nous subissons un manque à gagner qui représente un coût réel pour les producteurs.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Neil, vous avez cinq minutes.

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Turner, ce que vous dites, dans votre mémoire, au sujet du Comité supérieur du transport du grain m'intéresse beaucoup. Je comprends en effet que vous craigniez qu'un comité aussi nombreux ne puisse fonctionner.

Vous dites qu'en vertu du projet de loi, étant donné la façon dont les trois représentants des producteurs seront élus, le ministre aura en fait le pouvoir de choisir ces trois représentants. Vous proposez par ailleurs, dans votre mémoire, que ces trois postes soient supprimés et que le président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé soit le représentant des producteurs. Pensez-vous donc que ce président serait plus représentatif que les trois producteurs qui pourraient être élus selon les dispositions prévues par le projet de loi?

Ma deuxième question porte sur la représentation des consommateurs de grains de provende. Vous proposez que le bill soit modifié afin que ces trois représentants soient remplacés par le président de l'Office des provendes du Canada. En principe, l'Office des provendes du Canada s'occupe des

*[Text]*

to do with eastern feeders, and my understanding is that the majority of the feed grains produced in western Canada are either consumed in western Canada or exported and that each year the amount that goes to eastern Canada is less and less. We have had one or two recommendations that the interests of the consumers of feed grains should be represented by somebody from western Canada.

I would like your comments on those two matters, please.

• 1725

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. T. Turner:** As I indicated earlier, this is a technical logistics type of committee, not a grain policy committee as such. We do not see any room in the structure of farm policy for this to be a grain policy committee. The chairman of the advisory committee has been elected by producers in regard to grain matters. The bill is not clear why these other farmers would be elected. It does not say they would be elected by farmers to serve on this committee. It just says:

... who, in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers ...

What does that mean? Does that mean a municipal councillor somewhere who has certainly been elected by farmers? It might mean anybody. In other words, it leaves it with the minister to decide who he wants on there, and not farmers.

If you want to set up a structure to elect farmers to serve for this specific purpose, then we would take maybe a different look at this. But in the interest of keeping the committee small and operational in nature, we think it should be kept small. That is one area that could be done without hurting anybody.

The livestock feed board, the chairman of that, here we are talking about somebody from outside the region. We do not think we need a whole host of people from outside the region. Here is a body that is recognized nationally in Canada; the chairman of it you would expect to be a responsible person, as the person is from the Canadian Wheat Board Advisory Committee. He should be a logical addition if you are looking at a representative of the consumer feed grains from outside the region.

**Mr. Neil:** But my understanding is that at the present time Ontario is completely self-sufficient in feed grains, the Province of Quebec is at about 50% and is rapidly moving toward self-sufficiency, and that the need for the livestock feed board will be phased out. The consumers of the feed grains basically are in western Canada. I cannot understand why you would want someone from eastern Canada serving on this board.

The other comment I have to make is that my understanding from some of the background papers with respect to the producer representatives, the three that are named in the bill, is that they would be elected at the same time and in a similar

*[Translation]*

éleveurs de l'Est, et il me semble que la majeure partie des grains de provende produits dans l'Ouest du Canada sont consommés dans cette région, sont exportés, les quantités expédiées dans l'Est diminuant chaque année. Un ou deux témoins nous ont proposé que les intérêts des consommateurs de grains de provende soient défendus par un représentant de l'Ouest du Canada.

J'aimerais donc connaître vos réponses à ces deux questions.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. T. Turner:** Comme je l'ai déjà indiqué, votre Comité a une vocation plus technique que politique. Nous ne pensons pas que votre Comité devrait s'occuper d'orientation politique en matière de céréales et ce, dans le cadre d'une politique agricole globale. Le président du comité consultatif a été élu par les producteurs pour s'occuper des problèmes relatifs aux céréales. Le projet de loi n'indique pas précisément pourquoi ces autres agriculteurs seraient élus. Il ne prévoit pas non plus qu'ils seront élus par des agriculteurs pour siéger à ce comité. Il stipule simplement que:

... qui, selon le ministre, ont dûment été élus représentants des producteurs de grains ...

Qu'est-ce que cela signifie? Un conseiller municipal qui aurait été élu par les agriculteurs? Cela peut vouloir dire n'importe qui. En d'autres termes, c'est le ministre qui pourra choisir ses représentants et non pas les agriculteurs.

Si vous voulez instaurer un mécanisme permettant d'élire les représentants des agriculteurs au sein de cet organisme, à ce moment-là, il faut aborder la question autrement. Toutefois, nous pensons qu'il vaudrait mieux que le nombre de membres de ce comité soit réduit au minimum afin qu'il puisse mieux fonctionner. Ce sont donc des modifications qui pourraient être apportées sans nuire à personne.

Le président de l'Office des provendes du Canada se trouve en-dehors de la région. Cela suffit. Cet organisme est reconnu au niveau national et on peut donc s'attendre que son président, tout comme celui du comité consultatif de la Commission canadienne du blé, sache assumer ses responsabilités. À mon avis, cette personne serait un choix tout à fait logique pour représenter les consommateurs de grains de provende de l'extérieur de la région.

**M. Neil:** Il me semble pourtant qu'à l'heure actuelle l'Ontario a atteint le seuil d'autosuffisance en matière de grains de provende, que la province de Québec en est à peu près à 50 p. 100, mais qu'elle progresse rapidement vers cet objectif, et que la raison d'être de l'Office des provendes du Canada va peu à peu disparaître. Les consommateurs de grains de provende se trouvent essentiellement dans l'ouest du Canada et je ne comprends donc pas pourquoi vous voulez que ce soit un représentant de l'est qui siège à cet organisme.

Par ailleurs, d'après les documents de travail que j'ai pu lire au sujet des représentants des producteurs, j'ai l'impression que les trois représentants dont il est question dans le projet de loi seront élus en même temps et selon le même mécanisme que



[Texte]

manner to the members on the Wheat Board Advisory Committee.

**Mr. T. Turner:** Is there anything in the bill? We have not seen that in the bill, you know. I just do not think it is there. We did not introduce the idea of putting the consumer from outside the region in there. That was part of the bill as it came out.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

With that, I would like to thank Mr. Turner and his associates for their appearance here this afternoon. I know you had a lot of questions applied to you, but it indicates, of course, the intensity with which the committee feels that your contribution is important and the degree to which the committee wanted clarification of your position.

Thank you very much, gentlemen.

**Mr. T. Turner:** Thank you very much. Good luck in your deliberations.

**The Chairman:** Now we have 18 various districts and sub-districts and committees to hear from. I understand there may well be some confusion because there was a mistake made in the telegram as to the time for the pool committees and districts and sub-districts. I believe most, if not all of them, are here. I will call the first nine of them and ask the representative of each to come to the witness table, please. Of course if any of them are not here because of the mistake in the telegram—and we are going to have to have some discussions with CN-CP Telecommunications, I guess—we will make an effort to hear those people later tonight.

I will now call the Saskatchewan Wheat Pool, District 6; the Saskatchewan Wheat Pool, District 15; Mort Lach Local of the Saskatchewan Wheat Pool; the Saskatchewan Wheat Pool, Sub-district 1, District 12; the Salvador Wheat Pool Committee; Handel Wheat Pool Committee; Palmer Wheat Pool Committee, District 2; the Landis Pool Shipping Committee; and the Harris Committee of the Saskatchewan Wheat Pool.

If one representative or one spokesperson from each of those groups would sit at the witness table, there are nine chairs there—I believe I counted nine chairs facing the committee—then each group would have a spokesperson with access to the microphone.

Now, I think we will hear you in the order in which I called them out, so that I will be able to keep a proper record of who we have heard. I would call first upon the Saskatchewan Wheat Pool, District 6. I have Mr. Robert McKell as the spokesperson. Mr. McKell, would you proceed, please. And again I am going to have to plead with the witnesses to be as brief as possible, and to state your position as succinctly as possible. If you have a brief that will take more than four or five minutes, I would suggest you summarize it; we will then append your brief to the proceedings, if you can do that.

If there are committees or sub-districts that have the same position as another one and you could simply state that your position is the same as such and such a pool committee, again that would save a considerable amount of time and allow more time for questions. The questions, as far as I am concerned, are

[Traduction]

les membres du comité consultatif de la Commission canadienne du blé.

**M. T. Turner:** Cela est-il indiqué dans le projet de loi? Je ne le crois pas. Ce n'est pas nous qui avons proposé les premiers d'avoir un représentant des consommateurs de l'extérieur de la région. C'est ce que le bill prévoyait.

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

Sur ce, je voudrais remercier M. Turner et ses collaborateurs d'avoir comparu cet après-midi. Beaucoup de questions vous ont été posées, mais cela prouve que les membres du Comité jugent votre contribution très importante et c'est pour cela qu'ils voulaient avoir certaines précisions quant à la position que vous avez adoptée.

Merci beaucoup, messieurs.

**M. T. Turner:** Merci beaucoup. Bonne chance.

**Le président:** Nous avons maintenant 18 districts, sous-districts et comités différents à entendre. Il y aura peut-être une certaine confusion, car une erreur s'est glissée dans le télégramme en ce qui concerne l'heure de comparution des comités, des districts et des sous-districts. Je crois cependant que la plupart d'entre eux sont ici. Je vais demander aux neuf premiers de s'approcher et à leurs porte-parole respectifs de venir s'asseoir à la table. Bien sûr, si certains d'entre eux ne sont pas encore arrivés à cause de l'erreur qui s'est glissée dans le télégramme, et il faudra régler ce problème avec CN-CP Telecommunications, nous essaierons de les entendre plus tard.

Nous allons maintenant entendre, du *Saskatchewan Wheat Pool*, le district n° 6, le district n° 15, la section de Mortlach, le sous-district n° 1 et le district n° 12; le Comité Salvador, le Comité Handel, le Comité Palmer, district n° 2; le Comité *Landis Pool Shipping*, et le Comité Harris du *Saskatchewan Wheat Pool*.

J'aimerais demander au représentant de chacun de ces groupes de bien vouloir s'asseoir à la table; nous avons prévu neuf chaises et chaque porte-parole peut donc avoir un micro.

Nous allons vous entendre dans l'ordre où je vous ai présentés, ce qui nous permettra de mieux vous identifier. Je vais donc d'abord donner la parole au district n° 6 du *Saskatchewan Wheat Pool*. C'est M. Robert McKell qui en est le porte-parole. Monsieur McKell, allez-y. Permettez-moi de redemander aux témoins d'être aussi brefs que possible et d'énoncer votre position d'une façon aussi succincte que possible. Si votre mémoire doit prendre plus de quatre ou cinq minutes, je vous proposerais de le résumer; dans ce cas, votre mémoire sera annexé à notre procès-verbal.

Si certains comités ou sous-districts ont la même position qu'un autre, je vous demande de l'indiquer tout simplement, ce qui nous fera gagner beaucoup de temps. À mon avis, il est plus important d'entendre ce que vous avez à dire plutôt que de



[Text]

not the really important part. The important part is that we hear your views. I am simply pointing out that we do not need to hear the same view 18 times.

Mr. McKell, please.

**Mr. Robert McKell (Secretary, Saskatchewan Wheat Pool, District 6):** Thank you very much, Mr. Chairman and members of the transport committee.

We are a group of nine delegates in the Saskatchewan Wheat Pool District 6. We attempted to present a brief that is simply that—brief. We refer to ourselves as the infantry within District 6, where we meet with our producers in elevator offices, in church basements, and in community halls. We feel that the strength of the presentation we have submitted to you is the fact that we have listened to the members in our district.

We feel that the strength of the submission is concise. We welcome, of course, the opportunity and we thank you for the opportunity to appear before you. There are several of my colleagues immediately behind me who may wish to comment, with your permission. We believe at this point, Mr. Chairman, that we would achieve more by having a two-way discussion with questions from members of the committee.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. McKell. We will get to that questioning in just a few minutes if everyone can be as brief as you have been.

• 1735

**Mr. de Jong:** Mr. Chairman, on a point of order, is there a copy of the District 6 brief? If so, I have not received it.

**The Chairman:** Did you submit a copy of your brief to the committee?

**Mr. McKell:** We assumed everyone has one, sir.

**The Chairman:** It is quite probable that the messenger is copying it at the moment. The clerk will check that out and we will let you know.

I now call on the Saskatchewan Wheat Pool District 15.

**Mr. Leroy Larson (Saskatchewan Wheat Pool, District 15):** I would like to thank you for this opportunity to make this presentation.

The Saskatchewan Wheat Pool District 15 brief was compiled after consultation with most of its 6,000 farmer members, along with agricultural business groups in the north central area of Saskatchewan.

We believe we represent the views of the larger majority of these people. We recognize there is a need for a transportation policy for all of Canada that recognizes the needs of all Canadians, and in our view as farmers one that ensures adequate service guarantees, reasonable hauling distance to an

[Translation]

poser des questions. Je veux dire par là qu'il serait inutile d'entendre 18 fois la même chose.

Monsieur McKell, vous avez la parole.

**M. Robert McKell (secrétaire du district no 6 du Saskatchewan Wheat Pool):** Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité des transports.

Le district n° 6 du *Saskatchewan Wheat Pool* est représenté par un groupe de neuf délégués. Nous avons essayé de préparer un mémoire très bref. Nous nous considérons un peu comme les fantassins du district n° 6, car nous rencontrons nos producteurs dans les bureaux d'élevateurs, dans les sous-sols d'églises et dans les salles municipales. Nous estimons que notre mémoire est d'autant plus important qu'il est le résultat direct des consultations que nous avons menées auprès des membres de notre district.

Nous serons brefs. Bien sûr, nous sommes ravis de pouvoir comparaître devant vous. Certains de mes collègues voudront peut-être faire des commentaires tout à l'heure, si vous le permettez. Toutefois, monsieur le président, nous estimons qu'il serait plus fructueux d'entamer un dialogue avec les membres du Comité, à partir des questions qu'ils voudront bien nous poser.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McKell. Nous allons passer aux questions dans quelques minutes si tout le monde est aussi bref que vous.

**M. de Jong:** Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement. Avons-nous un exemplaire du mémoire du district n° 6? Je ne l'ai pas reçu.

**Le président:** Avez-vous soumis un exemplaire de votre mémoire au Comité?

**M. McKell:** Nous pensions que tout le monde en avait un.

**Le président:** Le messenger est certainement en train de le faire photocopier. Le greffier va aller vérifier et nous vous tiendrons au courant.

J'aimerais maintenant donner la parole au district n° 15 du *Saskatchewan Wheat Pool*.

**M. Leroy Larson (District n° 15 du Saskatchewan Wheat Pool):** J'aimerais tout d'abord vous remercier de me permettre de comparaître devant vous.

Le mémoire du district n° 15 du Groupe du blé *Saskatchewan Wheat Pool* a été compilé après consultation de la plupart de ses 6,000 membres, qui sont des agriculteurs, ainsi que certains groupes commerciaux agricoles du centre nord de la Saskatchewan.

Nous pensons donc représenter la vaste majorité de ces gens-là. Nous estimons qu'il est nécessaire d'avoir une politique nationale des transports qui tient compte des besoins de tous les Canadiens et notamment, puisque nous sommes agriculteurs, qui garantisse des services adéquats, des distances

*[Texte]*

elevator, and efficiency in the whole system from bin to market.

In any bill that proposes changes in the transportation policy for the movement of agricultural products, there needs to be recognized certain fundamental rights that producers come to expect, such as statutory, non-variable rates, government payments directly to the railways, no volume cap, and no interference with the present powers of the Canadian Wheat Board.

It is unreasonable to ask farmers to bear additional freight costs at this time, with a decline in farm income of 18% last year, a predicted 20% drop again this year, and additional costs such as the 6% inflation cost as suggested in the legislation. Export sales benefit all of Canada; therefore all the taxpayers should share in additional freight costs.

The introduction of variable rates would place a hardship on producers as well as westerners in additional costs in connection with road construction and maintenance of millions of dollars a year, as well as elevator consolidation of a costly magnitude, besides changing the face of rural Saskatchewan as we know it today.

We support the government's intentions of paying the Crow benefit directly to the railways. Besides being a much more efficient method, it gives the government a greater degree of control in its request for performance guarantees. We do not feel the Crow rate has been the only culprit that has caused the livestock hurt in that industry, and we have a large livestock sector in our area. What is needed is a feed grain policy that fairly protects the feed grain user.

As for the volume cap on government support of 31.2 million tonnes, this must be removed. The farmer has become efficient through more intensive production. The world needs our increased production. The volume cap is a real deterrent to production, and also causes a lack of potential growth in the fertilizer and chemical industries as farmers cut back in their use.

Finally, the western farmer has confidence and trust in the Canadian Wheat Board, which has served the farmer and Canada as a whole so well in the past. It is copied and envied by other grain exporting nations throughout the world. We must not tamper with the Canadian Wheat Board. For it to be an effective tool, it must have control over buying, movement, and selling of its commodities. Any move to change or erode these powers will not be tolerated by western farmers.

*[Traduction]*

raisonnables jusqu'à l'élevateur et une certaine efficacité de tout le système de transport.

Tout projet de loi visant à modifier la politique relative au transport des produits agricoles doit tenir compte de certains droits fondamentaux auxquels s'attendent les producteurs, notamment les taux statutaires, les taux non variables, le versement direct de subventions gouvernementales aux sociétés de chemins de fer, l'absence d'un plafond quantitatif et le maintien des pouvoirs actuels de la Commission canadienne du blé.

Il est illogique de demander aux agriculteurs d'assumer aujourd'hui des augmentations des tarifs de transport étant donné que les revenus agricoles ont diminué de 18 p. 100 l'année dernière et que ce déclin devrait atteindre 20 p. 100 cette année; de plus, il est déraisonnable de demander aux agriculteurs, comme le prévoit le projet de loi, d'assumer des coûts supplémentaires tels ces 6 p. 100 d'inflation. Les exportations bénéficient à l'ensemble du Canada et, par conséquent, les contribuables devraient tous assumer ces augmentations des coûts de transport.

L'instauration de taux variables causera des difficultés aux producteurs ainsi qu'aux habitants de l'ouest, car cela représentera des coûts supplémentaires de plusieurs millions de dollars par an pour la construction et l'entretien des routes, ainsi que le regroupement très onéreux des éleveurs, sans parler des bouleversements profonds que subira le mode de vie rural en Saskatchewan.

Nous appuyons l'intention du gouvernement de verser directement aux sociétés de chemins de fer la subvention du Nid-de-Corbeau. Non seulement cette méthode est-elle beaucoup plus efficace, mais elle permettra au gouvernement de mieux contrôler le respect des engagements pris par ces sociétés en matière de performance. Nous ne pensons pas que la subvention du Nid-de-Corbeau soit la seule cause des problèmes des éleveurs et, croyez-moi, nous en avons beaucoup dans notre région. Ce qu'il nous faut, c'est une politique en matière de grains de provende qui accorde une protection suffisante aux utilisateurs de grains de provende.

En ce qui concerne le plafond quantitatif de 31.2 millions de tonnes au-delà duquel le gouvernement ne versera pas de subvention, il doit être supprimé. L'agriculteur a accru son efficacité en augmentant sa production et sa productivité. Le monde entier a besoin que nous augmentions notre production. Ce plafond quantitatif incite donc les producteurs à ne pas être efficaces et limite également les possibilités de croissance de l'industrie des engrais et des produits chimiques car les agriculteurs diminueront l'usage qu'ils en font.

Finalement, l'agriculteur de l'ouest a toute confiance dans la Commission canadienne du blé, qui a très bien servi ses intérêts ainsi que ceux du Canada par le passé. Bon nombre de pays exportateurs de céréales nous l'envient et, parfois, nous imitent. Il ne faut donc pas modifier la structure de cette commission. Si on veut qu'elle soit efficace, il faut qu'elle puisse contrôler les achats, les déplacements et les ventes des produits dont elle est responsable. Les agriculteurs de l'Ouest rejettent donc toute tentative de modification ou d'érosion des pouvoirs de cette commission.



[Text]

In conclusion, there are certain rights that we as farmers have had in the past and we will need for the future in order for us to survive as producers and for the agricultural industry to survive in western Canada.

I thank you for this opportunity.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Larson.

I now call on the Mortlach Local of the Saskatchewan Wheat Pool. The name I have is Arthur Redshaw. Is that correct?

**Mr. Gordon Will (Mortlach Local, Saskatchewan Wheat Pool):** No, it is not. Arthur came down with the flu. My name is Gordon Will; I am the chairman of the Mortlach Pool Committee.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Will, please.

**Mr. Will:** First of all, I would like to thank the members of the House of Commons transport committee for allowing us to present this brief to you.

The Mortlach Wheat Pool Committee is concerned about the implications resulting from abandoning the statutory Crow freight rate. Over the years farmers have seen many of their costs of production rise many times over, while the price of grain has not kept pace. We feel if the statutory Crow rate is broken, there is a real possibility that transportation costs could follow this same upward pattern. This would be especially hard on the farmers, because the freight rate is charged against every bushel they sell. Farmers cannot overcome this price increase by becoming more efficient and growing more grain. The more one grows, the more one pays. Costs from farm gate will rise. When the grain collection system is centralized, there is a further distance for farmers to haul grain. The bigger trucks will ruin the roads, thus putting added burden on the RMs.

We have been told the Crow rate is competing with the rate paid by the Americans on the Mississippi River. We are in direct competition for world markets, and any freight rate increase would put us at a disadvantage. Saskatchewan has no inland watercourse on which to haul grain. Therefore, we are compelled to ship our grain by rail. The only protection we have against high freight rates in relation to the price of grain is Parliament.

We urge Parliament to seriously consider the implications of tampering with the statutory Crow rate. There was never a consensus among the producers in the west for a change in the Crow rate. We feel certain the federal treasury is not prepared to subsidize western grain farmers, as is the case in many countries. However, this will have to happen if our profit margin shrinks much more.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Will.

[Translation]

En conclusion, les agriculteurs ont joui de certains droits dans le passé, mais le maintien de ces droits est essentiel si l'on veut que les producteurs de l'industrie agricole de l'Ouest du Canada puisse survivre.

Merci de nous avoir permis de comparaître.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Larson.

J'aimerais maintenant donner la parole au représentant de la section Mortlach du *Saskatchewan Wheat Pool*. Il s'appelle Arthur Redshaw, c'est bien cela?

**M. Gordon Will (Section Mortlach du Saskatchewan Wheat Pool):** Non, Arthur a la grippe. Je m'appelle Gordon Will et je suis le président du comité Mortlach du *Saskatchewan Wheat Pool*.

**Le président:** Merci. Monsieur Will, vous avez la parole.

**M. Will:** J'aimerais tout d'abord remercier les membres du Comité des transports de nous permettre de leur présenter ce mémoire.

Le comité Mortlach du Groupe *Saskatchewan Wheat Pool* s'inquiète des répercussions de la suppression des taux statutaires du Nid-de-Corbeau. Depuis de nombreuses années, les agriculteurs voient leurs coûts de production augmenter, alors que le prix des céréales ne suit pas aussi vite. Si les taux statutaires sont abolis, il est fort probable que les coûts de transport augmenteront considérablement. Cela sera d'autant plus dur pour les agriculteurs que ces taux de transport sont calculés en fonction de chaque boisseau vendu. Les agriculteurs ne pourront pas compenser ces augmentations de prix par une augmentation de leur productivité et de leur production. En effet, plus ils produiront, plus ils paieront. Les coûts de transport et de manutention augmenteront car, lorsque le système de collecte des céréales sera centralisé, les agriculteurs devront transporter leurs céréales sur une plus grande distance. Les gros camions détérioreront les routes, que les municipalités devront alors faire réparer.

On nous a dit que les tarifs du Nid-de-Corbeau étaient équivalents à ceux payés par les Américains sur le Mississippi. Or, nous devons faire face à la concurrence sur les marchés internationaux et toute augmentation des coûts de transport nous défavorise. La Saskatchewan n'a pas de voies d'eau sur lesquelles elle pourrait faire transporter ses céréales. En conséquence, nous sommes bien obligés d'expédier nos céréales par train. Le Parlement est le seul à pouvoir nous protéger contre des taux de transport excessifs par rapport au prix des céréales.

Nous vous demandons donc d'examiner très sérieusement les implications d'une modification des taux statutaires du Nid-de-Corbeau. Il n'y a jamais eu de consensus parmi les producteurs de l'Ouest pour faire modifier ce système. Nous sommes convaincus que le trésor fédéral n'est pas en mesure de subventionner les producteurs céréaliers de l'Ouest, comme cela se fait dans beaucoup de pays. Cependant, cela deviendra indispensable si nos marges de profit sont encore réduites.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Will.



[Texte]

I now call on the Saskatchewan Wheat Pool District 12, Subdistrict 1. I do not have any name.

**Mr. Art Bonstrom (Saskatchewan Wheat Pool, District 12, Subdistrict 1):** My name is Art Bonstrom.

**The Chairman:** Thank you. Please proceed, Mr. Bonstrom.

**Mr. Bonstrom:** Mr. Chairman, we welcome this opportunity to present our brief to you. Before I begin, I would like to apologize for the RM of Perdue not showing up yesterday. When I phoned back last night, the confirmation had only come in the mail yesterday morning.

**The Chairman:** I regret that. Just for the record, RM is a rural municipality. I noticed that was used before. I am simply putting that on the record, because anyone reading our proceedings down in New Brunswick would not have a clue what an RM is.

**Mr. Bonstrom:** You will be receiving a copy of our brief in the mail.

**The Chairman:** Thank you, sir.

**Mr. Bonstrom:** We present this brief in opposition to Bill C-155 from our subdistrict, which represents approximately 600 active members. I might also add that we represent three active shipping points, and three shipping points that have been lost in the last year.

The first point we want to make is that recognizing that grain prices are dictated by the world selling price, and to some degree by the domestic price, we as farmers lack the marketing mechanisms to pass our costs on to consumers. While railroads are being guaranteed a profit on investment in the range of 20%, historically grain producers have been receiving a profit of 1.5% to 2%. However, we heard yesterday that this may have increased in some cases to 3% or 3.25%.

This bill would cost producers in our subdistrict an additional \$1.25 million at five times the present rate. Further, it represents a transfer of costs from the people of Canada to western grain producers, because the Canadian Wheat Board permit book holders and their families represent approximately 2.3% of the Canadian population.

The National Energy Policy and other inflationary factors have put grain producers in a cost-price squeeze, which would be further compounded by increased freight costs.

Secondly, we submit that Bill C-155 gives the administrator of the transportation committee too wide a range of powers, which will interfere with the Canadian Wheat Board and thus erode orderly marketing. Added to that, it is predicted that this year the Wheat Board will set a record for exports.

Thirdly, variable freight rates are a real possibility, and that will cause discrimination and added costs to producers in

[Traduction]

J'aimerais maintenant donner la parole au représentant du district n° 12 et du sous-district n° 1 du *Saskatchewan Wheat Pool*. Je n'ai pas de nom.

**M. Art Bonstrom (District n° 12 et Sous-district n° 1 du Saskatchewan Wheat Pool):** Je m'appelle Art Bonstrom.

**Le président:** Merci. Vous avez la parole.

**M. Bonstrom:** Monsieur le président, nous sommes heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui. Avant de commencer, j'aimerais vous présenter les excuses du représentant de la MR de Perdue qui ne s'est pas présenté hier. Quand je l'ai appelé hier soir, il m'a indiqué que la confirmation ne lui était parvenue que dans la matinée.

**Le président:** Je le regrette. À titre d'information, MR signifie municipalité rurale. Je sais qu'on a déjà employé ce sigle, mais je vous donne cette précision car, sinon, nos lecteurs au Nouveau-Brunswick auraient certainement du mal à comprendre ce que c'est.

**M. Bonstrom:** Vous recevrez un exemplaire de notre mémoire par la poste.

**Le président:** Merci.

**M. Bronstrom:** Nous présentons ce mémoire pour manifester l'opposition au bill C-155 de notre sous-district, qui représente environ 600 exploitants agricoles. J'aimerais également vous signaler que nous représentons trois points d'expédition qui ont été supprimés l'année dernière.

J'aimerais tout d'abord vous dire que, même si les prix des céréales sont dictés par les marchés internationaux et, dans une certaine mesure, par les marchés nationaux, nous, en tant qu'agriculteurs, n'avons pas les mécanismes de commercialisation nécessaires pour transmettre nos coûts aux consommateurs. On garantit aux sociétés de chemins de fer un profit d'environ 20 p. 100 sur leurs investissements, alors que, depuis longtemps, les producteurs céréaliers ne font un profit que 1.5 p. 100 à 2 p. 100. On nous a dit hier que ce chiffre était passé, dans certains cas, à 3 ou 3.25 p. 100.

Si ce projet de loi est adopté, les producteurs de notre sous-district devront payer 1.25 millions de dollars de plus puisque le taux actuel sera quintuplé. De plus, cela représente un transfert du coût des contribuables canadiens aux producteurs céréaliers de l'Ouest, parce que les détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé et leurs familles représentent environ 2.3 p. 100 de la population canadienne.

La politique énergétique nationale et d'autres facteurs inflationnistes ont placé les producteurs céréaliers dans une situation financière très difficile, que les augmentations des coûts de transport ne feront qu'aggraver.

Deuxièmement, nous estimons que le bill C-155 donne à l'administrateur du Comité du transport des pouvoirs beaucoup trop vastes, qui empiéteront sur ceux de la Commission canadienne du blé et nuiront au système actuel. Signalons que cette année, la Commission canadienne du blé devrait enregistrer un nouveau record en matière d'exportation.

Troisièmement, on parle beaucoup de taux de transport variables mais, à notre avis, cela serait tout à fait discrimina-

## [Text]

outlying areas and to small producers. This may provide for efficiency for railroads and elevator companies, but it shifts costs to grain producers, who will in turn have to bear the added costs for roads, trucks, and fuel. For example, the brief submitted to the Hall commission and the Canadian Transport Commission regarding the Arelee subdivision stated that producers would have extra road and transportation costs. Since the closure of that line a year ago, this now has come to pass, especially through extra roadbuilding costs.

Fourth, the volume capacity of 31.1 million tonnes restricts government involvement, which is an unjustified cost to producers and thus a disincentive to production. This would therefore reduce the balance of payments, a benefit to all of Canada.

Due to the foregoing concerns, it is our considered opinion that Bill C-155 is unacceptable. Considering that all other types of transportation in this country are heavily subsidized, it is an unjust result that Bill C-155 will impose unacceptable costs on the agricultural sector of our economy. Grain transportation cost increases should come from alternate financing, such as revenue from Government of Canada coal lands or general public revenues or a combination.

• 1745

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Bonstrom.

Next is the Salvador Wheat Pool Committee. The name I have is Walter Zunti.

**Mr. Walter Zunti (Salvador Wheat Pool Committee):** Thank you, Mr. Chairman.

Our secretary made a submission to you recently, but on Sunday he had no word that he could present it. So my submission may be at slight variance with what he wrote.

**The Chairman:** That is no problem, sir.

**Mr. Zunti:** Thank you.

Salvador is one of the smaller shipping points, two elevators and 68 permit book holders. Many of these permit book holders are mixed farmers, in production of beef or pork. Our wheat pool committee has on numerous occasions made resolutions for the retention of the Crow rate for the shipping of grain. We do not believe we should pay freight FOB Ontario on everything we get as well on everything we ship. We are opposed to Bill C-155 for the following reasons:

1) Salvador has a freight rate of 23¢ a hundredweight. In the 1980-1981 crop year 19,600 tonnes of grain were shipped. If the rates go up to 5.1 times Crow, it would mean a loss of \$407,500 to the community, an average loss of close to \$6,000

## [Translation]

toire pour les producteurs des régions éloignées et pour les petits producteurs qui seraient obligés de payer davantage. Certes, cela permettra peut-être aux sociétés de chemins de fer ou aux sociétés d'élevateurs d'être plus efficaces, mais encore une fois, on assistera à un transfert des coûts aux producteurs céréaliers qui seront en plus obligés d'assumer des coûts supplémentaires pour les routes, les camions et le carburant. Ainsi, le mémoire soumis à la Commission Hall et à la Commission canadienne des transports au sujet de la subdivision Arelee indiquait que les producteurs seraient obligés d'assumer des coûts supplémentaires en matière de transport et d'entretien des routes. Depuis l'abandon de cette ligne il y a un an, c'est exactement ce qui est arrivé, et les coûts ont été particulièrement élevés en ce qui concerne la construction des routes.

Quatrièmement, le plafond quantitatif de 31.1 millions de dollars, au-delà duquel le gouvernement n'intervient plus, représente un coût injustifié pour les producteurs et, ainsi, les encourage à moins produire. Or, une augmentation de la production permettrait d'équilibrer la balance des paiements, ce qui profiterait à l'ensemble du Canada.

Pour toutes les raisons indiquées précédemment, nous estimons que le bill C-155 est tout à fait inacceptable. Étant donné que tous les autres modes de transport au Canada sont très subventionnés, il est injuste que le bill C-155 impose des coûts inacceptables au secteur agricole. Les augmentations des coûts de transport des céréales devraient être absorbées autrement, notamment par des recettes des terres houillères du gouvernement ou par les deniers publics.

**Le président:** Merci beaucoup monsieur Bonstrom.

Nous accueillons maintenant le Comité *Salvador Wheat Pool*. J'ai ici le nom de M. Walter Zunti sur ma liste.

**M. Walter Zunti (Comité *Salvador Wheat Pool*):** Merci, monsieur le président.

Notre secrétaire vous a envoyé un mémoire récemment, mais il ne savait toujours pas dimanche dernier s'il pourrait venir le présenter. Ce que je vais vous présenter, moi, est donc peut-être légèrement différent de ce qu'il a écrit.

**Le président:** Cela ne pose aucun problème, monsieur Zunti.

**M. Zunti:** Merci.

Salvador est une petite station d'expédition, avec deux élévateurs et 68 détenteurs de permis inscrits. Parmi ceux-ci, il y en a beaucoup qui font de l'agriculture mixte, avec production de boeuf ou de porc. Le Comité en diverses occasions a demandé que l'on maintienne le tarif du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales. Nous ne pensons pas que nous devrions expédier nos marchandises franc de port en Ontario. Nous nous opposons donc à l'adoption du projet de loi C-155 pour les raisons suivantes:

1) Salvador s'acquitte d'un tarif de 23 cents par quintal. Lors de la campagne agricole 1980-1981, 19,600 tonnes de céréale ont été expédiées. Si les tarifs passent à 5.1 fois le Nid-de-Corbeau, cela entraînera une perte de \$407,500 pour la



## [Texte]

per producer. At today's escalating costs of production not many can afford this loss in income. Less money would be spent on machinery, cars, trucks, etc. Perhaps more bailouts for Massey-Ferguson, Chrysler, etc. would become necessary.

2) We are concerned over the possible erosion of the jurisdiction and marketing powers of the Canadian Wheat Board.

3) The introduction of variable rates would mean the closing down of our shipping point and inevitably lead to trucking grain to points like Rosetown or North Battleford, distances of up to 100 miles. What this would do to our roads and extra burden of taxes cannot even be conjectured.

4) The cap of 31.1 million tonnes of subsidized freight can only be a disincentive to production.

Respectfully submitted by the Salvador Wheat Pool Committee.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Zunti.

Next is the Handel Wheat Pool Committee. I have Mr. Ron Hango.

**Mr. Ron Hango (Handel Wheat Pool Committee):** We present this brief to you because of our concern over the effects that changing the Crow rate will have. We at Handel are also losing our rail line September 30, and must add the trucking cost of a 25-mile loaded haul to our expenses before paying any more added costs.

The Crow rate is an historical agreement. If the government takes away the Crow rate from the farmers, the railways should give back all their mineral, land, and coal rights to the government. We feel the railway companies, through grants and subsidies, have been more than sufficiently compensated and the Crow rate should remain as is. The railways are guaranteed an excellent return on investment. We believe that if the railways had invested in track and equipment instead of diversified companies they would have the necessary capital for upkeep and expansion.

One million bushels of grain are grown in our area, or an average 15,380 bushels per farmer. At the projected rate increase an average \$9,200 extra expense will have to be paid per farmer, with no guarantee of grain price increase. In the 1950s shipping costs were 10% of the price of wheat, but it might be noted that one bushel of wheat was one hour of wage. Today wheat should be \$10 per bushel, but it is only \$4.50 a

## [Traduction]

collectivité, soit une moyenne de \$6,000 par producteur. Étant donné l'ascension vertigineuse des coûts de production aujourd'hui, très peu de producteurs pourraient assumer cette perte de revenu. Elle entraînerait une diminution de leurs dépenses pour l'acquisition de machines agricoles, de véhicules, etc. Il faudrait peut-être alors que Massey-Ferguson, Chrysler, etc. consentent des conditions de financement avantageuses.

2) Nous craignons que la Commission canadienne du blé perde ses pouvoirs, notamment en matière de commercialisation.

3) L'adoption de taux variables entraînerait la fermeture de notre station d'expédition, ceci exigeant que nous transportions nos céréales par camion jusqu'à Rosetown ou North Battleford, c'est-à-dire à des distances allant jusqu'à 100 milles. Il est impossible pour le moment de prévoir ce que cela entraînerait en matière d'usure du réseau routier et d'impositions de nouvelles taxes.

4) Le plafond quantitatif de 31.1 millions de tonnes, à partir duquel la subvention cesse d'être appliquée, ne sera qu'un facteur démotivant pour les producteurs.

Respectueusement soumis par le Comité *Salvador Wheat Pool*.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Zunti.

Nous accueillons maintenant le Comité *Handel Wheat Pool*. Son porte-parole est M. Ron Hango.

**M. Ron Hango (Comité *Handel Wheat Pool*):** Le mémoire que nous vous présentons exprime les craintes qu'ont suscité en nous les modifications prévues au tarif du Nid-de-Corbeau. Handel perdra sa ligne de chemin de fer le 30 septembre et devons donc compter avec le coût du transport routier sur une distance de 25 milles, lequel viendra s'ajouter aux autres coûts de production.

Au cours des années le tarif du Nid-de-Corbeau était devenu une véritable institution. Si le gouvernement décide de le supprimer, et si les agriculteurs doivent en faire les frais, les chemins de fer devraient alors rendre à l'État leurs privilèges miniers et fonciers, et leur droit d'exploitation des gisements de charbon. Nous pensons que les compagnies de chemin de fer, grâce à tout un dispositif de subventions, ont été plus que justement indemnisés et que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait subsister tel quel. Les compagnies de chemins de fer sont assurées d'une rentabilité excellente pour leurs investissements. Nous sommes convaincus que si ces compagnies avaient investi en lignes et matériel ferroviaires, au lieu de vouloir diversifier leurs activités, elles disposeraient de ressources suffisantes en capital pour le maintien et l'extension de leur réseau.

Notre région récolte un million de boisseaux de céréales, ce qui représente une moyenne de 15,380 boisseaux par agriculteur. Les augmentations projetées en matière de tarif représenteraient une dépense supplémentaire moyenne de \$9,200 par fermier, sans aucune garantie d'augmentation du prix du grain. Dans les années 50, le coût du transport représentait 10 p. 100 du prix du blé, mais il faut remarquer ici que le boisseau de blé correspondait à une heure de salaire.



[Text]

bushel. There is no way we can afford to pay more for freight with \$4.50 bushel wheat.

All farmers in our area are against Crow change. We have never heard anyone talk about supporting Crow change.

We believe the purpose of the suggested grain transportation agency is to undermine the Canadian Wheat Board. The Canadian Wheat Board will be outvoted on the agency, and the Wheat Board's power will be gradually eroded. We are totally against any weakening of the Canadian Wheat Board. It has been shown that grain built the rail system. Grain will not cause the capacity crunch to Vancouver, but grain is now expected to pay for increased capacity caused by increased traffic of other commodities. Our only conclusion is that the Crow rate must remain as is.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hango.

Next is the Palmer Wheat Pool Committee, District 2. I have two names, Mr. Harold Sinkinson and Mr. René Ross. Which one is the spokesman? Mr. Sinkinson?

**Mr. Harold Sinkinson (Saskatchewan Pool Committee of Palmer):** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think we have seen you before, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Yes, that is correct. The reason you are seeing me again today, sir, is because we have a great many farmers out in the field harvesting today. I regret very much that those very eloquent and capable men are not here to give you their message. They really are just that, and you are at a loss. It is just too bad that the hearings are carried on at this time.

**The Chairman:** If I remember correctly from yesterday, there is nothing wrong with your eloquence, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Well, thank you very much.

**The Chairman:** Proceed with your presentation, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** We in the wheat pool committee have a great many problems with Mr. Pepin. He tells us, for instance, that the railroads should not have to use their resources to pay for the losses they incur in shipping grain. He goes to the MacPherson report for this statement. He does not tell us the whole truth, though, Mr. Chairman, because the MacPherson report said we should keep the Crow.

There are some other great Canadians who deserve to be mentioned in regard to this, and I will refer to them very briefly. One of them was Sir Wilfrid Laurier of 1897 to 1899. He started the Crow in 1897; he got her into action in 1899. This was at the time when the freight rates, Mr. Chairman, were almost equal to the price of wheat. There was depression

[Translation]

Aujourd'hui le blé devrait être vendu \$10 le boisseau, et il n'est toujours qu'à \$4.50. Nous n'avons donc pas la possibilité, à ce prix, de payer plus pour le transport.

Tous les agriculteurs de notre région sont opposés à une modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Aucune voix ne s'est élevée pour défendre cette modification.

Nous sommes convaincus que l'idée sous-jacente à la création d'un Office du transport du grain est de miner les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Celle-ci sera minoritaire à l'Office et ses pouvoirs seront petit à petit reniés. Nous sommes catégoriquement opposés à tout affaiblissement du rôle de la commission. Nous savons par ailleurs que c'est grâce aux céréales que le réseau ferroviaire a pu être construit. Ce n'est pas à cause des nécessités du transport des céréales que l'on manquera de capacité sur la ligne de Vancouver, et pourtant on veut payer, avec les recettes du transport des céréales, l'augmentation de capacité dont on a besoin pour les autres denrées. Notre seule et dernière conclusion est que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être maintenu.

**Le président:** Merci, monsieur Hango.

Nous accueillons maintenant le Comité *Palmer Wheat Pool*, district n° 2. J'ai deux noms sur ma liste, ceux de MM. Harold Sinkinson et René Ross. Lequel prend la parole? Monsieur Sinkinson?

**M. Harold Sinkinson (Comité Palmer du Saskatchewan Wheat Pool):** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Je pense que nous vous avons déjà vu ailleurs, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Oui, c'est exact. La moisson bat son plein, monsieur, et elle exige que tous nos fermiers soient au champ, voilà pourquoi je suis ici aujourd'hui. Je regrette que tous ces hommes capables et éloquents ne soient pas ici pour faire valoir leur point de vue. C'est également dommage pour vous. Il est fâcheux que les audiences aient lieu en cette saison-ci.

**Le président:** Si je me souviens bien de la séance d'hier, votre éloquence, elle, n'a rien de fâcheux, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci beaucoup.

**Le président:** Si vous voulez lire votre mémoire, vous avez la parole.

**M. Sinkinson:** M. Pepin cause de graves problèmes au Comité Palmer. C'est ainsi qu'il nous dit que les chemins de fer ne devraient pas avoir à puiser dans leurs ressources pour compenser les pertes que leur cause le transport des grains. Il nous rappelle, à ce sujet, le rapport MacPherson. Mais ce n'est pas toute la vérité, monsieur le président, et le rapport MacPherson déclare notamment que le tarif du Nid-de-Corbeau devrait être maintenu.

A cet égard, d'autres Canadiens de grande valeur, qui méritent d'être cités, étaient du même avis. Il y a d'abord Sir Wilfrid Laurier, et son action de 1897 à 1899. Le tarif du Nid-de-Corbeau remonte à 1897; c'est en 1899 que les choses ont commencé à être effectivement mises en oeuvre. Cela nous ramène à une époque où les tarifs de transport, monsieur le

## [Texte]

in the land. It sounds familiar, eh? It was a time when a lot of immigrants were coming into the country and they needed to come in at low rates, because they did not have much money. So the Crow applied to settlers' effects and a great many other things.

We hear a lot on the media and we hear a lot of reports about the Crow not being changed since 1897. Of course this is just not correct at all. The Crow was withdrawn in 1918 during the war, and for many years it was out of business. There were times when the actual freight rate was way below the Crow rate. The CPR did this because of competition. At this time the Crow applied only to the CPR.

It was W. L. Mackenzie King, who I am sure is familiar to everyone, who in 1925 promised to make the Crow rate statutory and apply it to both railroads. He kept his promise. We do not hate politicians; there are lots of good ones. He absorbed the Progressive Party into the Liberal Party with this action. He was a very successful politician. This developed support for the party in the west for a whole generation.

King was assisted by Mr. James Garfield Gardiner, who was once Premier of Saskatchewan. This gentleman became the Minister of Agriculture during World War II. He had the courage and foresight to shut down the Winnipeg grain exchange for the trading of grain. This was a great benefit to farmers. This is where we stand today, Mr. Chairman; we have the statutory rates and we have the Canadian Wheat Board. We want both of these.

Mr. Hall mentioned this morning the benefits that accrue to the eastern consumers and all consumers of Canada. Well, it just so happens that there are many benefits that accrue to the farmers. We are quite happy to make that contribution, but we want to keep the Canadian Wheat Board; we want very much to do that. Our Palmer committee mentions this at almost every meeting.

The 20% return on investment means that the railroads will get their money back every five years, their investment money. That is the money we gave them. Now this we feel is absolutely wrong. There have been many remarks here mentioning the status quo, indicating that if we keep the Crow we are somehow maintaining the status quo... status quo; it is a little different than the Crow.

Mr. Chairman, nothing could be further from the truth. Because we have the Crow rate we have the hopper cars. We firmly believe that we would not have those hopper cars if we had not had the Crow rate, because we have had government involvement. They do not have all those hopper cars in the United States. Their tracks are going down the tube because

## [Traduction]

président, étaient à peu près égaux au prix du blé. C'était une période de récession économique. Cela vous dit quelque chose, n'est-ce pas? À l'époque, arrivaient également beaucoup d'immigrants, qui avaient besoin de tarifs de transport avantageux, étant donné qu'ils n'avaient pas beaucoup d'argent en poche. Le tarif du Nid-de-Corbeau s'appliquait donc également aux effets des nouveaux arrivants, ainsi qu'à de nombreux autres articles.

On parle beaucoup dans les media du fait que le tarif du Nid-de-Corbeau n'a pas été modifié depuis 1897. C'est tout à fait faux car le tarif a été supprimé pendant la durée de la Première Guerre mondiale, et qu'il est ensuite resté lettre morte pendant des années. Il y a eu certaines périodes où le tarif de transport des marchandises était bien inférieur au tarif du Nid-de-Corbeau. Les chemins de fer du CP pratiquaient ces tarifs-là pour des raisons de concurrence. À l'époque le tarif du Nid-de-Corbeau ne concernait que le CP.

C'est W.L. Mackenzie King, dont tout le monde connaît ici le nom, qui a promis en 1925 de rendre le tarif du Nid-de-Corbeau réglementaire, et de le faire appliquer aux deux sociétés de chemin de fer. Il a d'ailleurs tenu parole. Soyez certains que nous ne sommes animés d'aucune haine envers les hommes politiques, car il y en a beaucoup d'excellents. À cette occasion il a réussi à intégrer le Parti progressiste au Parti libéral, ce fut l'un de ses nombreux succès. Cela a permis au parti de bénéficier de l'appui de l'Ouest pendant une génération entière.

King était assisté de M. James Garfield Gardiner, qui avait été Premier ministre de la Saskatchewan. Ce dernier est passé ministre de l'Agriculture pendant la Deuxième Guerre mondiale. Il a eu le courage et la prévoyance de faire fermer la bourse des grains de Winnipeg, ce qui a été d'un grand profit pour les fermiers. Voilà donc où nous en sommes, monsieur le président; nous avons des tarifs réglementaires et nous avons également une Commission canadienne du blé. Deux institutions dont nous ne voulons pas nous séparer.

M. Hall a parlé ce matin de certains avantages dont bénéficient les consommateurs de l'Est du Canada, et parfois les consommateurs de tout le Canada. Il se trouve que les agriculteurs bénéficient eux aussi de certaines subventions. Nous sommes ravis qu'il en soit ainsi, mais nous voulons tout de même que la Commission canadienne du blé soit maintenue; nous y tenons absolument. Le Comité de Palmer en a parlé à presque chaque réunion.

Le bénéfice de 20 p. 100 sur investissement signifie que les chemins de fer récupéreront leur mise tous les cinq ans. Or il s'agit là de sommes qui leur viennent des agriculteurs. Nous sommes complètement opposés à cela. On a beaucoup parlé de statu quo, en disant que si l'on maintenait le tarif du Nid-de-Corbeau on s'en tenait au statu quo... assement.

Monsieur le président, rien ne pourrait être plus éloigné de la vérité. C'est bien grâce au tarif du Nid-de-Corbeau que nous avons des wagons-trémies. Nous sommes convaincus que nous n'aurions pas ces wagons si le tarif n'existait pas, puisque c'est grâce à cela que le gouvernement participe et intervient. Les États-Unis n'ont pas ces wagons-trémies. Par ailleurs,



[Text]

there is not the government involvement that there is here. We have the government upgrading these things. We are not maintaining the status quo. There are great improvements being made under the Crow system. There is no reason why we cannot keep the Crow and have these improvements take place.

Now, those who believe we can manage in a free enterprise system and do not need to nationalize the railroads should think of the natural monopoly position in which the railroads find themselves. Mr. Turner has alluded to this. I will not go on any further with that one. I would just like you to look, Mr. Chairman, at the tremendous success story we have in Saskatchewan with nationalized industries.

• 1755

Sask Tel: My mother, who is 92 years of age, often tells me about how that telephone system was first started. She came here as a bride from Winnipeg, a city girl 23 years of age, and the year after she came to the Prairies, telephones came in. They started out with a local system, which was quite good, but Sask Tel took it over later on, and we had a much much better system. And did you notice, Mr. Chairman and members of the committee, that if you want to make a telephone call here it only costs 10¢? How does that compare with the free enterprise system of Bell Canada in Ottawa? Is it two bits, or 35¢? I just forget which it is, but I do not think it is competing very well with this group.

There is almost an unlimited list I could go through of success stories. Another great success story is the Saskatchewan Transportation Company. Greyhound could have come in here and operated lots of profitable lines, but for some reason they did not do it. Saskatchewan Transportation Company came in and operated those profitable lines, Mr. Chairman and members of the committee, and they took those profits from the profitable lines and supplied service to areas that are not so profitable.

That Saskatchewan Transportation Company is a great asset to Saskatchewan farmers today, because when I go home tomorrow and I am harvesting—and that is where I should be today—and I happen to have a breakdown or I need a part, I can phone at about 2.00 p.m. or 3.00 p.m. and that part will be on the bus and in Gravelbourg at 8.30 p.m. Now we have common carriers, which do a pretty good job, but I do not think the job they do is as good as the bus. Everybody uses it, whether it be a farmer or a machine dealer, and they all get good service out of this.

We have mentioned the STC before. We will not duplicate that, but there were people who told us that we could never get power on the farm. It just would not happen, Mr. Chairman; it was quite ridiculous to think that we farmers who lived a mile apart could ever expect to get power. We lived through a time when power was available to members who lived on the power

[Translation]

leurs lignes se détériorent, par manque d'intervention de l'État. Ici le gouvernement veille au maintien et à l'amélioration des lignes, il n'est donc pas question de parler de statu quo ni de stagnation. C'est donc bien grâce au dispositif du tarif du Nid-de-Corbeau que toutes ces améliorations ont pu être entreprises. Il n'y a donc aucune raison de ne pas maintenir le tarif et les possibilités d'amélioration qu'il comporte.

Ensuite, ceux qui pensent que nous pouvons très bien fonctionner à l'intérieur du système de la libre entreprise, sans que les chemins de fer soient nationalisés, devraient réfléchir à cette position de monopole quasi-naturelle dont jouissent les chemins de fer eux-mêmes. M. Turner en a parlé. Je ne vais pas m'y attarder. J'aimerais simplement indiquer ici, monsieur le président, les succès extraordinaires des industries nationalisées en Saskatchewan.

Parlons par exemple de Sask Tel. Ma mère, qui a 90 ans, me raconte souvent les débuts du téléphone. Elle est venue ici de Winnipeg, elle avait à l'époque 23 ans et était jeune mariée. L'année suivante le téléphone était installé dans les Prairies. On a commencé par un réseau local qui fonctionnait très bien, puis Sask Tel a intégré la chose plus tard, dans un réseau nettement supérieur. Avez-vous remarqué, M. le président et messieurs les membres du Comité, qu'un coup de téléphone ne vous coûte ici que 10c.? Comment comparer cela avec le système de la libre entreprise de Bell Canada à Ottawa? Là-bas est-ce 2 pièces ou 35c. que cela vous coûte? Je ne sais plus exactement combien, mais je ne pense pas que cela puisse se comparer aux prix qui se pratiquent ici.

Or la liste de ces entreprises qui ont réussi de façon remarquable n'aurait pour ainsi dire pas de fin. Je pourrais encore vous citer la *Saskatchewan Transportation Company*. La Société Greyhound aurait certainement pu venir ici exploiter les trajets intéressants, mais pour une raison ou pour une autre elle ne l'a pas fait, et c'est la *Saskatchewan Transportation Company* qui s'en est occupée, exploitant ainsi les trajets les plus rentables mais fournissant tout de même un service jusque dans les régions les moins intéressantes.

Cette compagnie de transport de la Saskatchewan représente un des atouts majeurs de la vie du fermier de la province aujourd'hui; lorsque je rentrerai faire la moisson chez-moi demain—n'oubliez pas que c'est là que je devrais être aujourd'hui—si j'ai une panne, si j'ai besoin d'une pièce détachée, je peux téléphoner à deux ou trois heures de l'après-midi: cette pièce me sera envoyée par l'autobus et arrivera à Gravelbourg à 20h30. Nous avons aussi d'autres transporteurs publics, qui font un très bon travail, mais je ne pense pas qu'ils le fassent aussi bien que cette compagnie d'autobus. Tout le monde l'utilise, qu'il s'agisse du fermier ou du marchand de machines agricoles, et ils sont très satisfaits du service.

Nous avons mentionné STC tout à l'heure. Nous n'allons pas nous répéter ici, mais j'aimerais rappeler que beaucoup de gens nous disaient qu'il serait impossible d'électrifier la campagne. Cela semblait impossible, monsieur le président; aussi ridicule que cela paraît, des fermiers qui vivaient à un mille les uns des autres ne pouvaient pas s'attendre à avoir



[Texte]

line. It cost them \$1,500 to get on. That was if the line went right by their farm, Mr. Chairman. Now what happened when we got the STC going and electrifying? We paid \$479 to get the power; I gathered a good deal of the collections from the farmers of the contributions when they had signed the contracts in the work, and we were very very happy indeed. We got the power and we got the system working. This is another publicly-owned corporation that has served thousands of farmers, is still serving them today, and gives them excellent service. This is the kind of service we would like to have from the railroads. We would like them to be public utilities.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Sinkinson.

You have a point of order, Mr. Hnatyshyn?

**Mr. Hnatyshyn:** My point of order, Mr. Chairman, is that Mr. Sinkinson has outlined a number of well-known public utilities or Crown corporations provincially owned. I would like him to carry on with that dissertation and let me have some examples of federal Crown corporations, including the CNR...

**The Chairman:** Mr. Hnatyshyn, that is not a point of order.

We are not going to deal with that, Mr. Sinkinson; it is a bootleg question. Thank you, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief and I will soon be finished.

**The Chairman:** Oh, I thought you were finished. Yes, proceed.

**Mr. Sinkinson:** No, not quite finished. I just want to conclude here. I want to say that our group is representative of the subdistrict. I come from the pool district of Palmer, and we had the brief adopted unanimously. I did not read the brief here because most of the areas have been already covered, but I have given you the substance, the feeling, and the representation of those people.

We also had our brief accepted by the Bateman Wheat Pool Committee. On my right is Mr. Ross, who is from Gravelbourg and of course has been on that committee for a while. Also, he attended the subdistrict meetings and the annual meetings at Gravelbourg in which the subdistrict has said that we must keep the Crow non-negotiable, that we must nationalize the railroad. So we are really speaking for a majority of the subdistrict, Mr. Chairman, and not only for one particular wheat pool committee. We are very grateful for this opportunity to speak to you and to present our ideas and we thank you very much for it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Maybe Mr. Ross would like to speak on it, Mr. Chairman.

[Traduction]

l'électricité. Nous avons connu une époque où seuls ceux qui vivaient à proximité de la ligne principale pouvaient avoir l'électricité. Il fallait payer \$1,500 pour cela. Cela n'était possible que lorsque la ligne passait tout près de leur ferme. Que s'est-il passé lorsque la STC a démarré et qu'elle a électrifié? Nous avons versé \$479 et nous avons eu l'électricité; je peux vous garantir que les fermiers étaient véritablement ravis. Nous avons donc pu avoir l'électricité, et le système a bien marché. Voilà donc un autre exemple de société publique, qui a desservi des milliers de fermes, et qui continue à leur offrir un service excellent. Voilà donc le type de service que nous aimerions également obtenir des chemins de fer. Et nous aimerions que ces sociétés de chemins de fer soient des sociétés d'utilité publique.

**Le président:** Merci, monsieur Sinkinson.

Un rappel au Règlement, monsieur Hnatyshyn?

**M. Hnatyshyn:** Mon rappel au Règlement, monsieur le président, a trait au fait que M. Sinkinson a cité plusieurs sociétés d'utilité publique bien connues, ou sociétés de la Couronne, propriétés de la province. J'aimerais donc qu'il continue sur sa lancée et qu'il nous cite quelques sociétés de la Couronne fédérale, y compris le CN...

**Le président:** Monsieur Hnatyshyn, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Laissez cela, monsieur Sinkinson; c'est une question déguisée. Merci, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président. Je vais être aussi bref que possible et j'aurai bientôt terminé.

**Le président:** Oh, je croyais que vous aviez déjà fini. Allez-y.

**M. Sinkinson:** Non, je n'ai pas encore tout à fait fini. Je voudrais conclure. Et pour cela, rappeler que notre groupe représente un sous-district. Je viens moi-même du district de Palmer, pour ce qui est de la coopérative, et nous y avons adopté le mémoire à l'unanimité. Je ne l'ai pas lu, étant donné que la plupart des sujets ont déjà été abordés, mais je vous en ai retransmis l'essentiel, l'impression générale, c'est-à-dire le point de vue de mes collègues.

J'aimerais également signaler que le Comité Bateman a également approuvé les conclusions de notre mémoire. Vous voyez à ma droite M. Ross, qui est originaire de Gravelbourg, et qui siège déjà au Comité depuis un certain temps. Il était présent aux réunions du sous-district, et aux réunions annuelles à Gravelbourg au cours desquelles les représentants du sous-district ont demandé que le tarif du Nid-de-Corbeau reste un dispositif non-négociable, et que les chemins de fer soient nationalisés. Nous parlons donc véritablement au nom de la majorité de ce sous-district, M. le président, et non pas simplement pour tel ou tel comité de la coopérative. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir donné l'occasion de vous faire connaître notre point de vue et nous vous remercions.

**Le président:** Merci, monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** M. Ross a peut-être quelque chose à ajouter, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** No, not at the moment. I am going to call on one spokesman for each pool to be fair to each. Perhaps during the questioning Mr. Ross may make a contribution.

The last of this group is the Harris Committee of the Saskatchewan Wheat Pool. The name I have is Grant Whitmore. Mr. Whitmore, please.

**Mr. Grant Whitmore (Representative, Harris Committee of Saskatchewan Wheat Pool):** Thank you, Mr. Chairman. I am also one of those people who have gone through the hassle between CN and CP Telecommunications, and I apologize to the committee for not having a copy of the brief here. I am sorry about that. Also, I would like to send a bouquet to the committee. I am surprised at your physical endurance at a meeting such as this.

**The Chairman:** So am I.

**Mr. Whitmore:** Thank you, Mr. Chairman. Rather than dealing directly with the bill per se, I would like to bring up some points that make the attitude different in this province from that of neighbouring provinces like Manitoba and Alberta, where you have had differing views on transportation and related views on agriculture.

I think one has to look at the historic aspect of control of the industry that the primary grain producer has tried to achieve in this country, especially in Saskatchewan. I think this is a direct relationship to the hard times we saw in Saskatchewan during the 1930s and back into the 1920s. If you look historically, you see the rise of certain organizations through such a process. I think first you would see the movement toward a change in the marketing system, because most definitely the producers in this province were not satisfied with the system of open market. We saw first the movement toward voluntary pooling and the establishment of the pools. The problem with this, as in the problem Mr. Turner spoke about in terms of direct payments to producers such as \$150,000 against one company, was the same problem in the grain industry, except that there was a need for unity. I think too, in carrying that one step further, it was seen as having to become compulsory. The result was the Canadian Wheat Board.

I think that is important; it relates directly to the transportation system also in terms of control, and is what producers in this province have deemed to be necessary over the years. The theme of the agricultural community has been one of stability and security. This province has carried that theme through by the way it has progressed in agriculture. We have not gone the route, I should say, of the U.S. model—that is, developing the large farms down there, the very intensive industry.

• 1805

We have seen what was alluded to earlier in terms of the mixed farming in terms of the great number of cattle produced on mixed farms and by which grain and cattle farmers are able

[Translation]

**Le président:** Pour le moment, pour être juste, je vais donner la parole à chaque comité. Peut-être que pendant la période des questions M. Ross pourra, lui aussi, participer.

Le dernier Comité sur la liste est le Comité Harris du *Saskatchewan Wheat Pool*. J'ai le nom de M. Grant Whitmore ici. Monsieur Whitmore, je vous en prie.

**M. Grant Whitmore (porte-parole, Comité Harris du Saskatchewan Wheat Pool):** Merci, monsieur le président. Je fais également partie de ceux qui ont eu des difficultés de communication avec CN-CP Telecommunications, et je demande au Comité de bien vouloir m'excuser de ne pas avoir d'exemplaire du mémoire ici. Je suis désolé. Mais je voudrais également féliciter le Comité. Je suis étonné de l'endurance physique dont vous faites preuve au cours de ces réunions.

**Le président:** Moi aussi.

**M. Whitmore:** Merci, monsieur le président. Plutôt que de traiter directement du projet de loi en lui-même, je vais exposer un certain nombre de points qui expliquent les différences d'attitudes entre notre province et les provinces voisines comme le Manitoba et l'Alberta, où l'on vous a fait part de vues très différentes des nôtres pour ce qui est du transport et de l'agriculture.

Je pense qu'il faudrait faire un retour en arrière, et rappeler les divers efforts du producteur céréalières pour contrôler l'avenir de son secteur, et tout particulièrement en Saskatchewan. Cela est en rapport direct avec les périodes de dépression des années 30 en Saskatchewan, et cela remonte même aux années 20. Faisons un peu d'histoire; vous pourrez alors noter la naissance de certaines formes d'organisations tout au cours de ce processus. Vous pourriez tout d'abord constater la naissance d'un mouvement d'opinions favorables à une évolution du système de commercialisation, les producteurs de la province n'étant absolument pas satisfaits du système de libre concurrence. C'est ainsi qu'on a vu naître les premières ébauches de coopératives. Dans le secteur des céréales, où un certain besoin d'unité se faisait sentir, on se heurtait à des problèmes semblables à celui qu'évoquait M. Turner lorsqu'il parlait de versements directs aux producteurs, se traduisant par des versements de \$150,000 à une seule société. En poursuivant le raisonnement un peu plus loin, on s'est aperçu qu'il fallait un cadre réglementaire. On a abouti finalement à la Commission canadienne du blé.

Je pense que cela est important; cela nous ramène au problème du transport, et au problème du contrôle des moyens de transport, et à ce que les producteurs de la province demandent depuis des années. Le souci majeur de l'agriculture a toujours été un souci de stabilité et de sécurité. Dans toute sa politique agricole la province en a fait également sa devise. Nous n'avons pas suivi l'exemple, disons, des États-Unis—c'est-à-dire, le développement d'immenses exploitations agricoles, et l'intensification du secteur.

On a parlé tout à l'heure d'agriculture mixte, de fermes où l'on faisait du bétail et du grain, si bien que l'agriculteur réalisait un équilibre de production entre les deux. Il y a un



*[Texte]*

to reach a balance in terms of production. In that stability and security there has been a cost involved. I think you have to realize that in a sense you do not get the most efficient system, because it is not guided by the allmighty dollar. But I think the system has provided the stability and security that has permitted the farmers from that time to pass on the farms to now. We are faced with other economic problems, but it has permitted the smaller producer to continue in this province.

Again, I say that relates directly to the control of the railways, or to the question of the control of performance guarantees to the railway system.

As groups have advocated here today, the question of nationalization of the railway system is one alternative; another alternative as to control is a direct payment to the railways. I think, ladies and gentlemen, that is the key to the whole thing, in terms of control. I think the majority of farmers of this province have reached the attitude that by either program I have mentioned they put more faith in the politicians in terms of what they can achieve and what they can protect in Saskatchewan, rather than being at the whims of management decisions of companies they do not have control of. I guess that is the thing. As in the case of this meeting today, where we are hopefully providing some influence to the change in the transportation system, we feel that influence continues if you maintain that control and that performance guaranty. That is the key point to the whole argument, the question of control.

I thank you, ladies and gentlemen, for this brief statement. It was rather hurriedly prepared last night. I found out just last evening that I was making this presentation. So again, thank you for your time.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Whitmore.

That concludes the presentations. Before I go to questioning, some of you read your briefs, some did not. Those who have read them, they are already in the record; those who did not, if you make sure we have a copy we will then append them to today's proceedings when the issue is printed. So if you will give them to the clerk before you leave, we will make sure they are appended.

Now we go to questions, and we start with Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman.

I wanted to take a scattergun approach, because the matter has been raised in a different context and was discussed at some length by the representatives from the Saskatchewan Wheat Pool, Mr. Turner, and others. I am sort of curious now and would like to get an indication from you, representing each of your own areas, as to whether or not in general terms you support or subscribe to the presentation made by Mr. Turner on behalf of the Saskatchewan Wheat Pool earlier on.

*[Traduction]*

coût à cette stabilité et cette sécurité. Il faut évidemment réaliser que l'on n'a pas le système le plus efficace du monde, puisqu'il n'est pas guidé par la sacro-sainte rentabilité du dollar. Mais je pense que l'on a pu ainsi obtenir un minimum de stabilité et de sécurité qui a permis aux fermiers de maintenir leurs fermes en vie. Cela ne va pas sans problèmes et difficultés économiques, mais le petit producteur a ainsi pu continuer à conserver son exploitation dans la province.

Je le répète, cela a un rapport direct avec le problème du contrôle des tarifs de chemin de fer, et des garanties de performance de ces sociétés de chemin de fer est le même.

Comme d'autres intervenants l'ont déjà demandé ici, l'on pourrait nationaliser les compagnies de chemin de fer; mais le système du paiement direct aux chemins de fer offre également une possibilité de contrôle. Mesdames et messieurs, je pense que tout le problème est là en termes de contrôle. Je pense que la majorité des agriculteurs de cette province en sont arrivés à un point où, que l'on choisisse l'une ou l'autre de ces solutions que je viens de mentionner, ils ont une plus grande confiance dans les décisions des hommes politiques, pour ce qui est de la protection de la Saskatchewan, que dans les allées des décisions capricieuses prises au niveau des directions de sociétés qu'ils ne contrôlent pas. Je pense que c'est ainsi que sont les choses. Pour ce qu'il est de cette réunion d'aujourd'hui, où nous espérons pouvoir exercer un minimum d'influence sur les décisions qui présideront aux modifications du système de transport, nous avons le sentiment que notre influence continuerait à s'exercer si l'on pouvait maintenir ce type de contrôle et imposer ces garanties de performance. C'est là le point central de toute notre argumentation, je parle de la question de contrôle.

Merci, mesdames et messieurs, de m'avoir permis de faire cette courte allocution. J'ai eu très peu de temps pour me préparer hier soir. Ce n'est qu'au dernier moment que j'ai su que je devais prendre la parole. Merci encore de m'avoir donné un peu de votre temps.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Whitmore.

Voilà donc la fin des exposés. Avant de passer à la période des questions, j'aimerais vous dire que ceux d'entre vous qui ont lu leur mémoire le retrouveront donc dans le compte rendu, enregistré tel quel, pour les autres vous pouvez vous assurer de nous en faire parvenir une copie que nous joindrons en annexe au compte rendu de séances où le fascicule sera imprimé. Assurez-vous donc que le greffier en a une exemplaire, avant de nous quitter, il sera joint en annexe.

Nous passons donc aux questions, et c'est maintenant M. Hnatyshyn qui commence.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président.

Je voulais d'abord aborder les choses par la périphérie, étant donné que la question a été déjà soulevée dans un contexte différent et a été discutée en détail par les représentants du Syndicat du blé de la Saskatchewan, M. Turner et les autres. J'aimerais maintenant savoir, si vous, qui représentez chacun une région, acceptez ou approuvez en général l'exposé de M. Turner fait au nom du Syndicat du blé de la Saskatchewan.



[Text]

**The Chairman:** If you are going to direct a question to all of the witnesses, you pretty well have to limit it to a yes or no answer.

**Mr. Hnatyshyn:** But that might be a maybe.

**The Chairman:** That kind of a general question I think is quite legitimate, so we will start on the right, please. We will start with Mr. McKell.

**Mr. McKell:** Thank you, Mr. Chairman. Yes, Mr. Hnatyshyn, we basically drew our brief to complement that of the corporate brief, and find no quarrel with any of the points raised in it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKell.

Mr. Larson.

**Mr. Larson:** My comments would be similar. I think our brief that was presented earlier was the indication of the membership within that district. Basically it is the concerns we have with Bill C-155. We are fully supportive of the presentation by the parent company.

**The Chairman:** Mr. Will.

**Mr. Will:** The Wheat Pool committee at Mortlach basically supports the policy of the Saskatchewan Wheat Pool.

If I could clarify something for a minute—and I say this at the risk of putting my foot in my mouth—but we take the position that the statutory Crow rate must remain simply because we cannot afford to pay any more right now.

Also, and I hope I say this properly—I am not a very good speaker—we recognize the position the Wheat Pool has taken. Now, we really do not know whether there have to be improvements made to the rail system or not; we are not really in a position to judge this. But from my personal experience back in the late 1960s, we had a backlog of grain and we only sold a 4.5 bushel quota, I think, for a couple of years. We cannot take that anymore either. If there is a problem with the transportation system, that has to be recognized.

If you follow me, the problem with with our cashflow now is that if we get cut in half, we are going to be in a whole lot of trouble. We are also going to be in a lot of trouble if our freight rates rise, given our price of grain right now. I hope you can follow my reasoning here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Will.

Mr. Bonstrom.

**Mr. Bonstrom:** At our annual meetings last fall our subdistrict suggested that the rate should be non-negotiable. Other than that, we concur with the previous speaker.

**The Chairman:** Mr. Zunti.

**Mr. Zunti:** I believe the beginning of my submission said that we had passed countless resolutions that the Crow rate

[Translation]

**Le président:** Si vous vous adressez à tous les témoins à la fois, je crois que la réponse ne pourra se faire que par oui ou non.

**Mr. Hnatyshyn:** Il pourrait y avoir aussi un peut-être.

**Le président:** Je pense que l'on peut très bien poser ce genre de question très générale, et nous allons commencer par la droite, s'il vous plaît. Monsieur McKell.

**Mr. McKell:** Merci, monsieur le président. Oui, monsieur Hnatyshyn, nous avons pour l'essentiel rédigé notre mémoire en complément du mémoire du syndicat, et nous n'avons aucune difficulté à en accepter les conclusions.

**Le président:** Merci, monsieur McKell.

Monsieur Larson.

**Mr. Larson:** Je pense que j'aurais à peu près la même réponse à faire. Le mémoire que nous avons présenté tout à l'heure reflétait le point de vue des membres de notre district. Pour l'essentiel il expose les craintes que soulève le projet de loi C-155. Nous approuvons par ailleurs le mémoire du syndicat central.

**Le président:** Monsieur Will.

**Mr. Will:** Le comité du Syndicat du blé de Mortlach approuve pour l'essentiel les conclusions du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

Si je peux apporter quelques points de clarification, à mes risques et périls, nous pensons que le tarif réglementaire du Nid-de-Corbeau doit être maintenu, pour la simple raison que l'agriculteur n'est pas en mesure, pour le moment, de payer des factures plus élevées.

Aussi, et j'espère que je m'exprime correctement, je ne suis pas très habile, nous approuvons la position du Syndicat du blé. En ce qui nous concerne, nous ne sommes véritablement pas en mesure de savoir quelles améliorations peuvent être apportées au système du transport par chemins de fer; nous ne pouvons pas en juger. Mais, si je me rappelle la fin des années 1960, je sais que nous avions des stocks de céréales que nous avons vendues à 4.5 le boisseau, pendant plusieurs années. Cela, nous ne pouvons plus le supporter. Si donc il y a un problème de transport, que celui-ci soit reconnu et résolu.

Je ne sais pas si vous me suivez, le problème de notre trésorerie est que si nous nous faisons amputer d'une partie, nous allons véritablement avoir des difficultés. Nous allons également être en difficulté si le tarif de transport augmente, étant donné le prix du grain à l'heure actuelle. J'espère que vous pouvez me comprendre.

**Le président:** Merci, monsieur Will.

Monsieur Bonstrom.

**Mr. Bonstrom:** À notre réunion annuelle de l'automne dernier, le sous-district a proposé que le tarif soit fixe et non-négociable. Pour le reste, nous sommes d'accord avec l'intervenant précédent.

**Le président:** Monsieur Zunti.

**Mr. Zunti:** Je crois qu'au début de mon rapport il est dit que nous avons demandé à maintes reprises que le tarif du Nid-de-

[*Texte*]

should be retained. So when the Wheat Pool came up with this clause of having something to do with inflation, that led us to a little confusion as to what the Wheat Pool's policy really was.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Mr. Chairman, we would support Mr. Turner wholeheartedly when he said he was an unequivocal supporter and the Wheat Pool is in that position of a great supporter of the Canadian Wheat Board. This is correct. But we do not find that our views are always reflected in regard to the Crow. Our subdistrict certainly is for the Crow rate, non-negotiable. We have to say in all honesty that our delegate did not reflect that view, and that is one of the reasons we are here today.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Ross.

**Mr. Ross:** A short addition to that: What took place across the province was kind of a little to the contrary to what the previous people at the table, like Mr. Turner, had said about this democratic process, that it took place. The Palmer committee, the Gravelbourg committee, the Bateman committee, and the Mazenod committee are all along the same lines. Of the four committees, the three committees unanimously voted in favour of keeping the Crow rate non-negotiable. The Gravelbourg committee delegate on two separate occasions—one prior to the pool changing its position on the Crow rate in 1980, and another one reaffirming it at their next convention... voted at the convention in Regina in opposition to what the membership had declared their position to be. So what took place all over the province was similar, and it was kind of to the contrary of what Mr. Turner, Mr. Sahl, and some other people are suggesting.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ross.

The Landis Pool, Mr. Atkinson.

**Mr. Bob Atkinson (Landis Wheat Pool Shipping Committee):** You forgot to take my brief.

**The Chairman:** I skipped you, did I?

**Mr. Atkinson:** Yes.

**The Chairman:** I am sorry, sir.

**Mr. Atkinson:** I will let it go this time.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, we want to make sure the brief is appended to the minutes.

**The Chairman:** Oh, very definitely.

**Mr. Atkinson:** The Landis Wheat Pool appreciates the opportunity to appear before your committee. The delivery point of Landis has 200 farm units holding permit books and delivering grain to its elevators. We must point out to your committee that with the abandonment of branch lines or the reduction of their use, Landis also receives grains from permit book-holders located on these lines—for example, the Brass subdivision to be closed out in August 31 of this year and the Dodsland subdivision due for closure.

[*Traduction*]

Corbeau soit maintenu. Mais, lorsque le Syndicat du blé a parlé d'un article concernant l'inflation, nous nous sommes trouvés un peu perplexes quant aux intentions véritables du syndicat.

**Le président:** Merci.

Monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Monsieur le président, nous approuvons totalement M. Turner lorsqu'il se déclare, lui et le Syndicat du blé, partisans indéfectibles de la Commission canadienne du blé. Cela est juste. Mais en ce qui concerne le tarif du Nid-de-Corbeau son point de vue ne reprend pas toujours exactement le nôtre. Notre sous-district est absolument partisan du maintien du tarif comme mesure non négociable. En toute honnêteté notre délégué n'a pas exprimé ce point de vue, voilà une des raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui.

**Le président:** Merci.

Monsieur Ross.

**M. Ross:** Je voudrais ajouter brièvement quelque chose à cela: ce qui s'est déroulé dans toute la province, était un peu le contraire de ce que d'autres intervenants, comme M. Turner, ont dit à propos du processus démocratique. Le comité de Palmer, celui de Gravelbourg, de Bateman et de Mazenod, sont tous du même avis. De ces quatre comités, trois ont voté unanimement en faveur d'un maintien du tarif du Nid-de-Corbeau comme mesure non négociable. Le délégué du comité de Gravelbourg, en deux occasions distinctes, l'une avant que le syndicat ne modifie sa position sur la question du tarif du Nid-de-Corbeau en 1980, et l'autre lorsqu'il a confirmé ses prises de position à la convention suivante, a voté à la convention de Regina contre la position des membres du syndicat. Or c'est à peu près ce qui s'est passé dans tout le reste de la province, et c'est donc un peu le contraire de ce que M. Turner et M. Sahl laissent entendre.

**Le président:** Merci, monsieur Ross.

Le Pool de Landis, monsieur Atkinson.

**M. Bob Atkinson (comité des expéditions du Syndicat du blé de Landis):** Vous avez oublié mon mémoire.

**Le président:** Est-ce que je vous ai oublié?

**M. Atkinson:** Oui.

**Le président:** J'en suis désolé, monsieur.

**M. Atkinson:** Laissons cela pour cette fois.

**M. McKnight:** Monsieur le président, assurons-nous que le mémoire sera joint en annexe au compte rendu de séances.

**Le président:** Absolument.

**M. Atkinson:** Le Syndicat du blé de Landis est heureux de pouvoir comparaître devant votre Comité. La station de Landis représente 200 exploitations agricoles détentrices de permis, et approvisionnant ses éleveurs en céréales. Nous faisons remarquer à votre Comité qu'en raison de la fermeture de certains embranchements ou de la réduction de trafic, la station de Landis reçoit également des céréales de détenteurs de permis situés sur ses lignes, c'est ainsi que la sous-division



[Text]

In the crop year of 1982-1983, which ended July 31, the elevators at Landis received 3.35 million bushels, or about 84,000 tonnes on a weighted average basis. Put in other terms, that represents 15,909 bushels per permit holder, or about 398 tonnes. In current freight costs, it represents the cost of \$5.07 per tonne, or \$5.07 times 398 tonnes per unit. It represents a cost of \$2,017.86, for a total cost for the Landis grain producers of \$428,400.

Under the Snavelly costing formula accepted by Gilson and Pepin, these costs at current volumes would rise by 5.1 times, to \$2,184,880, a total increase of freight costs to the delivery point of \$1,756,440; each farm would experience an increased cost of \$7,984.

I will try to just skip some of this.

Our committee feels, and I have been instructed to tell you, that we totally oppose this bill and feel that we have been used and abused by the Minister of Transport, Mr. Pepin. They feel used and abused by the officials of organizations who are anxious to kill the Crow. They feel their interests have been or are about to be sacrificed for commercial interests and for federal Liberal political interests.

People feel alienated from institutions they have traditionally depended upon to serve them. They now feel they are not being served adequately or correctly and they are angry—as yet, passively. It is the view of these people that to kill the Crow is to kill the Canadian unity. They support the Crow. Those who choose not to support our recommendations may expect the wrath of these people.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Atkinson.

Did you get the answer you were looking for from him out of his brief, Mr. Hnatyshyn?

**Mr. Hnatyshyn:** Yes, Mr. Chairman. I think he made his position abundantly clear.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Hnatyshyn:** I want to hear from my people now.

**The Chairman:** Mr. Whitmore.

**Mr. Whitmore:** Thank you, Mr. Chairman.

I think basically the Harris Wheat Pool Committee concurs and has an understanding of the wheat pool policy and with that concurs with the policy. I think there are some minor differences, but I think they do agree with the general intent of the policy.

[Translation]

de Brass sera fermée le 31 août et que celle de Dodsland est également déjà prévue.

• 1815

Au cours de la campagne agricole 1982-1983, qui s'est terminée le 31 juillet, les éleveurs de Landis ont reçu 3,35 millions de boisseaux, soit, en moyenne pondérée, environ 84,000 tonnes. En d'autres mots, ce total représente 15,909 boisseaux par détenteur de permis ou environ 398 tonnes. Selon le coût actuel de transport des marchandises, il s'agit d'une somme de \$5.07 la tonne ou \$5.07 fois 398 tonnes par unité. Le coût unitaire est de \$2 017,96 soit un total de \$428,000 pour l'ensemble des producteurs de Landis.

Selon la formule Snavelly d'établissement des coûts, qu'acceptent MM. Gilson et Pepin, le coût fondé sur les volumes actuels serait 5.1 fois plus élevé, soit \$2,184,880, une augmentation totale de \$1,756,440 pour l'expédition de la marchandise au point de livraison; chaque ferme aurait à affronter une augmentation de \$7,984.

Je vais tenter d'ignorer certains de ces détails.

Notre Comité est de cet avis, et on m'a dit de vous le signaler: nous sommes totalement opposés à ce projet de loi et que nous croyons que le ministre des transports, M. Pepin s'est servi de nous et a abusé de nous. Nous considérons que les porte-parole des organismes qui veulent tuer le taux du Nid-de-Corbeau se sont servis de nous et ont abusé de nous. Notre Comité croit que ses intérêts ont déjà été sacrifiés ou le seront au bénéfice d'intérêts commerciaux et aux intérêts politiques du parti libéral fédéral.

Les gens se sentent éloignés des institutions sur lesquelles ils ont toujours compté pour les servir. Ils sont maintenant d'avis qu'on ne les sert plus adéquatement et correctement et ils en sont mécontents—pour l'instant, un mécontentement passif. A leurs yeux, abolir le taux du Nid-de-Corbeau signifie la fin de l'unité canadienne. Ils favorisent le taux du Nid-de-Corbeau. Ceux qui décideront d'oublier nos recommandations peuvent s'attendre à essuyer la colère de ces gens.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Atkinson.

Avez-vous obtenu la réponse que vous cherchiez monsieur Hnatyshyn?

**M. Hnatyshyn:** Oui, monsieur le président. Je crois qu'il a très clairement illustré sa position.

**Le président:** Très bien.

**M. Hnatyshyn:** Je désire maintenant entendre mes commentants.

**Le président:** Monsieur Whitmore.

**M. Whitmore:** Merci, monsieur le président.

Au fond, je crois que le Comité du syndicat du blé de Harris est d'accord avec la politique du Syndicat du blé qu'il comprend bien. Il existe quelques différences d'opinion, mais je crois qu'il accepte le principe général de la politique.



[Texte]

**The Chairman:** Thank you.

Direct your question to an individual from now on.

**Mr. Hnatyshyn:** I have a new approach, Mr. Chairman. I will let you ask questions later. I want to ask a question that—have I missed somebody?

**The Chairman:** Mr. McKell.

**Mr. McKell:** Mr. Chairman, I would like to clarify one point, if I may.

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. McKell:** On Mr. Hnatyshyn's question, I referred to point 5 in our brief, on page 2, referring to the Senior Grain Transportation Committee. We say that while we acknowledge that the principle of a Senior Grain Transportation Committee may have some merit, its size should be significantly reduced.

But we go one step further in District 6. We say, because of the possibility and the fact that what we read in Bill C-155 leaves us very uneasy, that the Senior Grain Transportation Committee should be abolished and the powers and duties of that committee should be put within the hands of the Canadian Wheat Board. I thought, Mr. Chairman, I should just clarify that point for Mr. Hnatyshyn and the members of the committee.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Zunti.

**Mr. Zunti:** Yes, Mr. Chairman.

Mr. Turner made a statement that we do not pay freight on dockage. I think there is a slight discrepancy in that. We do not pay freight on dockage in grain that we sell directly to the elevator, but if we ship a carload of malt and barley we pay on the gross. That includes the dockage.

**The Chairman:** Mr. Hango.

**Mr. Hango:** Every motion passed by the Handel Wheat Pool Committee has been to keep the Crow rate as is.

**The Chairman:** Now, did I miss anybody on that trip? Okay. Final question, Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Well, I will put a little different emphasis then. We are here looking at Bill C-155, and I would like to know—I may get a brief answer out of this, or a non-answer—if there is anybody here representing your own area that feels that as an option we should proceed or recommend that we should proceed with Bill C-155? Or is the feeling that we should go back to the drawing board with this legislation?

In other words, what is the sentiment here with respect to the present legislation as to whether or not we should proceed? Is there anyone here who finds any redeeming qualities in the present legislation?

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Vous pouvez maintenant vous adresser directement aux témoins.

**M. Hnatyshyn:** Je vais procéder différemment, monsieur le président. Je vous permettrai de poser des questions plus tard. Je désire adresser ma question, ai-je oublié quelqu'un?

**Le président:** Monsieur McKell.

**M. McKell:** J'aimerais préciser un point si je le peux, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y.

**M. McKell:** En réponse à la question de M. Hnatyshyn, j'ai parlé du cinquième point de notre mémoire à la page 2, en parlant du Comité supérieur du transport du grain. Tout en reconnaissant un certain mérite au principe de la création d'un comité supérieur du transport du grain, nous croyons que sa taille devrait être réduite substantiellement.

Mais nous du district 6, allons un peu plus loin. Parce que nous concevons très mal ce que nous lisons entre les lignes du projet de loi C-155, nous croyons qu'il faudrait abolir le Comité supérieur du transport du grain et confier ses pouvoirs et des devoirs à la Commission canadienne du blé. J'ai cru nécessaire monsieur le président, de clarifier ce point pour le bénéfice de M. Hnatyshyn et ses membres du comité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Zunti.

**M. Zunti:** Merci, monsieur le président.

M. Turner a affirmé que nous n'avons pas à payer le transport pour les déchets du grain. Je ne crois pas que ce soit tout à fait exact. Nous ne payons pas le transport des déchets pour le grain que nous vendons directement aux propriétaires d'éleveurs, mais si nous expédions un plein wagon de malt et d'orge, nous payons pour le volume brut. Y compris pour les déchets du grain.

**Le président:** Monsieur Hango.

**M. Hango:** Toutes les résolutions qu'a adoptées le Comité du Syndicat du blé de Handel réclament le maintien du taux du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** Ai-je oublié quelqu'un cette fois-ci? Très bien. Une dernière question, monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Je vais mettre l'accent ailleurs. Alors que nous étudions ce projet de loi, j'aimerais savoir—je j'aurai peut-être aucune réponse, ou peut-être une brève réponse—s'il y a quelqu'un qui représente votre secteur et qui est d'avis que nous devrions recommander d'aller de l'avant avec le projet de loi C-155? Ou croyez-vous plutôt que nous devrions repartir à zéro?

En d'autres mots, quelle est votre opinion; devrions-nous ou non aller de l'avant? Y a-t-il quelqu'un qui trouve une qualité rédemptrice à ce projet de loi?

[Text]

**The Chairman:** I am not sure, gentlemen, that you are not getting a loaded question, because Mr. Hnatyshyn knows enough about parliamentary procedure to know that we have to proceed with the bill as a committee. What happens after it goes back to the House is another matter. So I just want to point that out to you. Do not feel compelled to comment on that if you do not wish to.

Mr. Whitmore.

**Mr. Whitmore:** Thank you, Mr. Chairman. I could not resist that one.

**The Chairman:** Neither could Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Whitmore:** I think in terms of support in our area for Bill C-155, I think it would be much better to go back to the drawing board. I think the idea of a moratorium is a wonderful idea. I think, first solve the problem that we have existing with the shortfall or whatever, in terms of keeping the grain moving.

I think, as was outlined by Mr. Turner, Mr. Pepin bit off more than he could chew in trying to change not only the transportation system but the agricultural system in this country. I think that is what is at heart and the greatest problem here. I know in my area there is no support for it whatsoever.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Hnatyshyn:** That is certainly important for me. That is my constituency.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you. I was going to ask almost the exact question that Mr. Hnatyshyn asked. But I have on my list here that almost every one of these groups support retention—except a couple, who have not stated one way or the other. I would like to pin them down on it.

Mr. McKell, did your group or district come up with any specific position on retention? Did they say yes or no to retention?

**The Chairman:** Mr. McKell.

**Mr. McKell:** You mean retention of the Crow rate?

**Mr. Hovdebo:** The Crow rate.

**Mr. McKell:** Our position as a district has been consistently that we retain the Crow rate as is for the farmers.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you.

Mr. Larson, what about your district? Has your district come out for retention of the Crow rate, or do they accept the idea of a change?

**The Chairman:** Mr. Larson.

**Mr. Larson:** For the benefit of the rest of the committee, Mr. Hovdebo's constituency and District 15 of Saskatchewan Wheat Pool are almost identical, so we are representing the same people.

[Translation]

**Le président:** Je ne suis pas certain, messieurs, si cette question n'est pas piégée; M. Hnatyshyn connaît suffisamment bien la procédure parlementaire pour savoir que notre Comité doit étudier ce projet de loi. La situation sera différente lorsqu'il retournera à la Chambre des communes. Je voulais simplement vous le signaler. Vous n'avez pas à commenter si vous ne le voulez pas.

Monsieur Whitmore.

**M. Whitmore:** Merci, monsieur le président. Je ne pouvais pas laisser passer l'occasion.

**Le président:** Pas plus que M. Hnatyshyn.

**M. Whitmore:** Pour ce qui est de l'appui de notre région au projet de loi C-155, je crois qu'il serait de beaucoup préférable de repartir à zéro. L'idée d'un moratoire me paraît excellente. Je crois qu'il convient d'abord de régler la difficulté qui existe actuellement pour assurer le mouvement du grain.

Comme M. Turner l'a souligné, je crois que M. Pepin avait les yeux plus grands que la panse lorsqu'il a voulu modifier, non seulement le système de transport, mais également l'industrie agricole du pays. À mon avis, voilà le hic et le principal problème. Je sais que dans mon secteur personne n'appuie ce projet.

**Le président:** Merci.

**M. Hnatyshyn:** Cette question m'importe beaucoup puisqu'il s'agit de ma circonscription.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci. Je m'apprêtais à poser sensiblement la même question que M. Hnatyshyn. Selon mes calculs, presque tous les groupes favorisent le maintien du taux du Nid-de-Corbeau, sauf un ou deux groupes qui ne se sont pas prononcés. J'aimerais qu'ils se mouillent eux aussi.

Monsieur McKell, votre groupe ou votre district s'est-il prononcé de façon précise sur le maintien du taux? A-t-il dit oui ou non?

**Le président:** Monsieur McKell.

**M. McKell:** Vous parlez du maintien du taux du Nid-de-Corbeau?

**M. Hovdebo:** C'est exact.

**M. McKell:** Notre district a toujours réclamé le maintien du taux du Nid-de-Corbeau pour les fermiers.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci.

Qu'en est-il de votre district, monsieur Larson? Accepte-t-il l'idée d'un changement ou désire-t-il le maintien du taux du Nid-de-Corbeau?

**Le président:** Monsieur Larson.

**M. Larson:** Je préciserai pour les membres du Comité que le secteur de M. Hovdebo et le district 15 du Syndicat du blé de la Saskatchewan sont presque identiques, nous représentons les mêmes personnes.



[Texte]

Now, if Mr. Hovdebo is giving me a choice, my answer is that we will not accept any change in the Crow rate. However, the government position is apparently not giving us a choice. You will probably fail to convince them that we have a choice.

• 1825

**The Chairman:** The ball is back in your court, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Leroy.

Mr. Whitmore, you also did not specifically say whether or not your committee supports retention or if that is their position.

**The Chairman:** I thought he did, in answer to Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hovdebo:** I am not quite sure whether he did or not.

**Mr. Whitmore:** Mr. Chairman, in response to that question I will deal directly with the resolution that was passed by the Wheat Pool Committee at Harris. I do not have a copy of it. As I said, there were some changes that they thought should be made to the policy somewhat, the first one being that the present statutory rate remain; then through that, the formula was basically the same as the policy. If I may interject, if you look at the Saskatchewan Wheat Pool policy, the first statement in it also says that the present statutory rate should remain.

**Mr. Hovdebo:** Yes. I know it says that, but Mr. Turner did not confirm that today.

One more area that I am concerned about is the area—and I guess I will just have to pick someone here . . . How many of you are concerned about the cap and its effect? What is the effect of the cap going to be? Would someone like to make a comment on that?

**The Chairman:** Mr. McKell.

**Mr. McKell:** Certainly we indicate in our brief that we feel the cap would be a disincentive to production within District 6.

**The Chairman:** Is that the general position of the various groups here?

**Mr. McKell:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I think there is unanimous agreement there.

**Mr. Hovdebo:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I have quite a specific question to Mr. Leroy Larson.

Mr. Larson, in your brief opening comments you made a direct reference to feed grains. There have been a few witnesses who came before us, especially in our two days in Edmonton and also in Winnipeg, where the subject of domestic feed grain and the domestic feed grain policy did come up. I

[Traduction]

Mais si M. Hovdebo me laisse le choix, je vous dirai que nous n'accepterons aucune modification au taux du Nid-de-Corbeau. Mais il semble que le gouvernement ne nous laisse pas le choix. Vous ne réussirez sans doute pas à les convaincre que nous avons le choix.

**Le président:** À vous de jouer, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci Leroy.

Vous n'avez pas précisé, non plus, monsieur Whitmore, si votre comité favorise ou non le maintien du taux ou même quelle est votre position.

**Le président:** Je croyais qu'il l'avait fait en répondant à M. Hnatyshyn.

**M. Hovdebo:** Personnellement, je n'en suis pas certain.

**M. Whitmore:** Pour répondre à cette question, monsieur le président, je traiterai plus précisément de la résolution adoptée par le Comité du syndicat du blé à Harris. Mais je n'en ai pas de copie. Comme je l'ai mentionné, le comité était d'avis qu'il faudrait apporter certaines modifications à la politique, la première de ces modifications réclamant le maintien du taux actuel. La formule retenue était essentiellement la même que la politique prévue. Et si vous le permettez, je vous inviterai à consulter la politique du Syndicat du blé de la Saskatchewan dont la première affirmation réclame le maintien de l'actuel taux statutaire.

**M. Hovdebo:** Je sais que c'est ce qu'on y dit, mais M. Turner ne nous l'a pas confirmé.

Il est un domaine qui m'inquiète . . . je devrai me trouver un interlocuteur . . . combien y en a-t-il parmi vous qui s'inquiètent du quota et de son effet? Quel sera cet effet? Quelqu'un veut-il commenter?

**Le président:** Monsieur McKell.

**M. McKell:** Nous le précisons dans notre mémoire, nous sommes d'avis qu'il s'agira d'une mesure pour décourager la production dans le District 6.

**Le président:** S'agit-il là de l'opinion générale des divers groupes ici présents?

**M. McKell:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Je crois qu'il s'agit d'un accord unanime.

**M. Hovdebo:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. J'ai une question très précise pour M. Leroy Larson.

Dans vos remarques préliminaires, vous avez fait allusion directe aux grains de provende. Quelques témoins se sont présentés devant nous, principalement durant nos deux journées passées à Edmonton et Winnipeg, et qui ont parlé des grains de provende domestiques et de la politique des grains de provende. Je suis curieux. Vous voulez préciser ce que vous



[Text]

am kind of curious. Would you care to enlarge on what your reference to feed grain or feed grain policy was about?

**The Chairman:** Mr. Larson.

**Mr. Larson:** The reference we made was with regard to the livestock industry and the method of payment. We are saying in our presentation that the total livestock hurt is not all transportation-related. We feel the transportation related part of the livestock hurt can and will be addressed by a specific feed grain policy in that area. That is what we were referring to. But I have no suggestions on what that specifically should be.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, through you, again to Mr. Larson, I am sure you are probably aware that there is, shall we say, an official review of the Canadian domestic feed grain policy under way at this time. It has been under way for well over a year. It was started by the federal Department of Agriculture back in March 1982. Do you think it is about time there was a review made of the domestic feed grain policy? Are you in favour of that?

**Mr. Larson:** Yes, I certainly am. I think this is part of the problem with the livestock industry. And I am a livestock and a grain producer as well.

**Mr. Hargrave:** Would you care to express an opinion on two specific aspects of it that I am sure are quite important to all of us? One is: Would you like to see that the right for individual sales of domestic feed grain from farm to farm, and also from farm to feedlot, should continue per se?

**Mr. Larson:** Yes.

**Mr. Hargrave:** And would you care to express an opinion on the appropriateness, if you like, of what is generally known as the corn competitive formula that is part of the existing policy? Do you think that should continue, or could that be improved upon?

**Mr. Larson:** I think it can be improved upon, because I understand there are times when it is not relevant to the feed grain prices that are in place at the time. But I think other than farm-to-farm sales or farm-to-feedlot sales we should have an agency controlling this sort of bargaining—the Canadian Wheat Board, with adjustments in transportation and production areas along those lines. I agree there should be a review and there should be some definite feed grain policy put in place to avoid the discrepancies that are in place right now.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I very much appreciate this gentleman's remarks on that. If I can just make a very brief comment, I think this issue, although I can understand why we are not dwelling on it . . . Do not rule me out of order yet, Mr. Chairman. I think that in many respects, especially in the livestock side of this, our domestic feed grain policy is just as important as all of the aspects of the statutory Crow rate with respect to the livestock industry in Canada. I think we have to address it at some time—soon, I hope.

[Translation]

voulez dire en parlant des grains de provende ou de la politique des grains de provende?

**Le président:** Monsieur Larson.

**M. Larson:** Notre allusion a trait à l'industrie de l'élevage et à la méthode de paiement. Notre mémoire soutient que les pertes totales encourues dans l'élevage n'ont pas toutes trait au transport. Nous croyons que ces pertes liées au transport peuvent et seront assujetties à une politique précise des grains de provende. C'est ce dont nous parlons. Mais je ne saurais vous dire plus précisément ce qu'il devrait en être.

**M. Hargrave:** Je m'adresse toujours à M. Larson, monsieur le président. Je suis convaincu que vous savez probablement qu'il existe, disons une révision officielle de la politique domestique des grains de provende actuellement en cours. Cette étude remonte déjà à plus d'un an puisqu'elle a été lancée par le ministère fédéral de l'Agriculture en mars 1982. Croyez-vous qu'il est temps qu'on révisé la politique domestique des grains de provende? Y êtes-vous favorable?

**M. Larson:** Certainement. Je crois que c'est là l'un des problèmes auxquels fait face l'industrie de l'élevage. Je suis à la fois éleveur et producteur de grain.

**M. Hargrave:** Voulez-vous exprimer une opinion sur deux aspects précis qui, à mon avis, sont fort importants pour nous tous? Le premier: croyez-vous qu'il convient de maintenir le droit pour les fermiers de vendre leurs grains de provende à d'autres fermiers de même qu'à des parcs d'engraissement?

**M. Larson:** Oui.

**M. Hargrave:** Le deuxième: voulez-vous vous prononcer sur la justesse de ce qu'on appelle la formule concurrentielle du maïs, qui est partie intégrante de la politique actuelle? Devrait-on continuer ainsi ou améliorer la situation?

**M. Larson:** Je crois qu'il est possible d'améliorer la situation puisque, si je comprends bien, il arrive que la politique ne soit pas pertinente aux prix des grains de provende alors en vigueur. Mais je crois que plutôt que de permettre les ventes de fermiers à fermiers ou de fermiers à propriétaires de parcs d'engraissement, nous devrions confier le contrôle de ce marchandage à une agence—la Commission canadienne du blé, mais après avoir apporté des modifications dans les domaines du transport et de la production. Je favorise une révision de même que l'adoption d'une politique précise des grains de provende pour éviter les écarts qui existent présentement.

**M. Hargrave:** J'apprécie ces remarques sur ce point, monsieur le président. Si vous me permettez un commentaire, je crois que ce point, bien que je sache que nous ne pouvons pas nous y attarder . . . Ne m'interrompez pas immédiatement, monsieur le président. Je crois qu'à plusieurs égards, principalement au niveau de l'élevage, la politique domestique des grains de provende est tout aussi importante que les divers aspects du taux statutaire du Nid-de-Corbeau pour l'industrie de l'élevage au Canada. Nous devons nous pencher sur ce point un jour, et j'espère que ce sera bientôt.

[*Texte*]

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Zunti.

**Mr. Zunti:** Thank you. Yes, I think this issue of feed grain policy should be reviewed. We have been very unhappy ever since it was introduced. The Wheat Board has to make grain available to the open market when the open market cannot get its own grain.

**The Chairman:** Mr. McKell.

**Mr. McKell:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hargrave, District 6 delegates and the members that we represent have consistently said that the feed grain policy as it is presently in force could not work satisfactorily. Two systems cannot work side by side. We have pressed, ever since the policy was introduced, that it should be entirely within the operation of the Canadian Wheat Board. We welcome the review.

**The Chairman:** Mr. Sinkinson.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman. It has always been the view of our group in our subdistrict that feed grain should be under the control of the Canadian Wheat Board. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Mr. Ross.

**Mr. Ross:** It has always been the same view in our area, that you cannot really take feed barley grown in Canada that produces maybe 45 bushels to the acre and compare that to 120 bushels of corn. This is not a reality; it never has been.

**The Chairman:** Thank you, sir.

The final questioner, Mr. de Jong. Five minutes, Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct my questions to Mr. Bob McKell, of District 6, in part, Mr. Chairman—and I will say this unabashedly—because much of District 6 is in my constituency. I think it is important as well to get on the record what the conditions are in District 6, much of the district that I represent in Parliament.

Mr. McKell, as I have received representation from various groups in Ottawa, and particularly from cattle producers, the claim has been made by some that the retention of the Crow rate as it exists now does a disservice to the cattle industry. In your opinion, sir, what would the cattle producers in District 6 feel about that proposition? Do they feel their problems are because of the Crow rate?

**Mr. McKell:** Mr. Chairman, we have within District 6 a livestock committee. I would like your permission to have one of the members of that livestock committee answer that question.

[*Traduction*]

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave.

Monsieur Zunti.

**M. Zunti:** Merci. Oui, je crois qu'il faut revoir cette politique des grains de provende. Nous sommes très déçus depuis son entrée en vigueur. La Commission canadienne du blé doit rendre le grain disponible au marché public lorsque le marché public ne peut s'en procurer.

**Le président:** Monsieur McKell.

**M. McKell:** Merci, monsieur le président.

Les délégués du District 6 et les membres que nous représentons ont toujours soutenu, monsieur Hargrave, que la politique des grains de provende, telle qu'elle existe présentement, ne pouvait s'avérer satisfaisante. Deux systèmes ne peuvent coexister. Nous avons insisté, depuis que la politique est en vigueur, pour qu'elle relève totalement de la Commission canadienne du blé. Nous favorisons cette révision.

**Le président:** Monsieur Sinkinson.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président. Dans notre sous-district, notre groupe a toujours soutenu que les grains de provende devaient relever de la compétence de la Commission canadienne du blé. Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Ross.

**M. Ross:** Nous avons également toujours soutenu, dans notre secteur, qu'on ne peut réellement comparer la production de l'orge fourragère produite au Canada à raison d'environ 45 boisseaux l'acre et celle du maïs qui en donne 120 boisseaux. Ce n'est pas vrai et ce ne l'a jamais été.

**Le président:** Merci, monsieur.

Vous êtes le dernier intervenant, monsieur de Jong. Vous avez cinq minutes.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président. Je désire adresser mes questions à M. Bob McKell du District 6, partiellement, monsieur le président... et je n'en ai pas honte... parce que la majeure partie du District 6 se trouve dans ma circonscription. Je crois qu'il est également important de consigner au dossier les conditions qui prévalent dans le District 6, une bonne partie de la circonscription que je représente au Parlement.

Divers groupes m'ont fait des représentations à Ottawa, monsieur McKell, particulièrement des éleveurs dont certains prétendent que le maintien du taux du Nid-de-Corbeau, tel qu'on le connaît, est au désavantage de l'industrie de l'élevage. Que pensent à votre avis, monsieur, les éleveurs du District 6 de ce point? Sont-ils d'avis que leurs problèmes résultent du taux du Nid-de-Corbeau?

**M. McKell:** Il existe un comité d'éleveurs dans le District 6, monsieur le président. Avec votre permission, j'aimerais que l'un des membres de ce comité réponde à la question.



[Text]

[Translation]

• 1835

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. de Jong:** Mr. Eric Kramer.

**The Chairman:** Mr. Kramer.

**Mr. Eric Kramer (Chairman, Trinity Lutheran Church, Quinton Saskatchewan):** Mr. Chairman, thank you.

Mr. de Jong, I think I will have to hear the question again, if you can make it brief.

**Mr. de Jong:** The question was, do cattle producers in district 6 feel the cause of their problem is the present Crow rate?

**Mr. Kramer:** Certainly not. There are other problems with the livestock industry that have absolutely nothing to do with the Crow rate. We feel that certainly we can have cheap feed grains, we can have an increased livestock production in the area, but that would mean cheap meat, a cheap food program, and certainly where would that get us? That would not help the livestock industry at all; it would provide cheap meat and cheap feed grains, and certainly that would not be the answer.

**The Chairman:** Mr. Sinkinson wants to comment on that, Mr. de Jong.

**Mr. Sinkinson:** Thank you, Mr. Chairman. I will be brief.

I think the cattle producers need to have a fair price for their product. I used to grow cattle; I do not any more. But I am quite happy as a consumer of beef to pay them a reasonable price, and I think most everybody else is. The way you solve your problem is not to try to live off of one another, and not to pick quarrels with one another; you work together for the benefit of all Canadians and all farmers. And if you get rid of the Crow rate, and the livestock producer saves a few cents on his feed grain, Mr. Chairman, that is not going to help the livestock producer appreciably. And it is certainly going to hurt the grain producer. So I do not see that as the solution to the problem at all.

The other thing is that most of the livestock is produced on farms which grow some grain and produce livestock. In those situations it is certainly not going to help the farmer to be able to say, well, I lost money on my grain, but I made money on my cattle, or you can switch it back and forth. That does not help him one little bit. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, sir. Mr. Whitmore wants to comment as well.

**Mr. Whitmore:** Yes, thank you, Mr. Chairman.

The question of the livestock industry and the question of the hurt: as it was mentioned earlier, it is like looking at a scale. Presently, right now we have the barley market or whatever up here, somewhat higher than the livestock industry wants it, in order to be competitive. The thought behind that is then to bring down the price, by making it too costly to move it out of western Canada. Then that scale shifts. We do not have the livestock industry or the price of livestock going up; we

**Le président:** Certainement, monsieur.

**M. de Jong:** M. Eric Kramer.

**Le président:** Monsieur Kramer.

**M. Eric Kramer (président, Eglise luthérienne Trinity, Quinton, Saskatchewan):** Merci, monsieur le président.

Si vous pouvez la résumer, j'aimerais réentendre votre question, monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Les éleveurs du District 6 croient-ils que l'actuel taux du Nid-de-Corbeau est à l'origine de leurs problèmes?

**M. Kramer:** Certes pas. Il existe d'autres problèmes au sein de cette industrie qui n'ont absolument rien à voir avec le taux du Nid-de-Corbeau. Il est évident que nous pouvons avoir des grains de provende bon marché, que nous pouvons, dans ce secteur, accroître la production bovine, mais il en résulterait une viande de moindre qualité, un programme alimentaire de moindre qualité; ou cela nous mènerait-il? Cela n'aiderait certainement pas l'industrie de l'élevage; nous en tirerions une viande de mauvaise qualité et des grains de provende de mauvaise qualité; ce n'est pas là la réponse.

**Le président:** M. Sinkinson aimerait commenter ce point, monsieur de Jong.

**M. Sinkinson:** Merci, monsieur le président. Je serai bref.

Je crois que les éleveurs de bestiaux ont droit à un prix équitable pour leurs produits. J'ai déjà été éleveur, mais je ne le suis plus. Mais en tant que consommateur de boeuf, je suis heureux de leur payer un prix raisonnable comme la plupart, du moins je le crois. On ne tente pas de solutionner ses propres problèmes aux dépens des autres et en entrant en guerre avec les autres; il s'agit de travailler ensemble pour le bien de tous les Canadiens et de tous les fermiers. Si on élimine le taux du Nid-de-Corbeau et que l'éleveur de bestiaux épargne quelques cents sur ses grains de provende, monsieur le président, cela ne l'aidera pas tellement. Par contre, cela nuira certainement au producteur de grains. Ce n'est pas là la solution au problème.

Par ailleurs, la plupart des bestiaux proviennent de fermes qui servent à la fois à l'élevage et à la production de grains. Dans ces cas-là ce ne sera pas à l'avantage du fermier de dire «j'ai peut-être perdu sur mon grain, mais j'y ai gagné sur mes animaux» ou vice-versa. Cela ne l'aide nullement. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur. M. Whitmore désire également commenter.

**M. Whitmore:** Merci, monsieur le président.

Au sujet de l'industrie de l'élevage et des pertes encourues comme on l'a mentionné plus tôt, la situation ressemble à une balance. A l'heure actuelle, le marché de l'orge, ou peu importe, se situe à ce niveau-ci, un peu plus haut que ne le voudrait l'industrie de l'élevage pour demeurer concurrentielle. De fait, on voudrait réduire le prix pour qu'il devienne trop coûteux de l'expédier à l'extérieur de l'Ouest canadien. Les plateaux de la balance se déplacent alors. Le prix des bestiaux



[Texte]

have it at the same level. We have the cost of barley going down.

Now there is a problem there. How long will the barley producers continue to produce when you have that high price? I can draw a direct example to that, which happened in the past three years in the canola industry in this province, and in western Canada. There has been a call by the canola processing industry, because they have a shortage of canola to produce on a domestic market. They call the farmers and tell the farmers, grow it, grow it; the farmers refuse to grow it, because the price is not high enough to pay for the cost of production. I think that is the danger you have to look at in terms of the price of barley.

I think, too, that is the danger you have to look at in terms of the export price of wheat. If you are going to improve things by putting on a higher freight bill, the farmers will find something else to produce, and it may not necessarily be livestock. Because if the livestock market does not improve—and I hope Mr. Whelan will bring his national stabilization program into effect some day—without those changes the livestock industry will continue to have the same problem it has now, and these are the changes we have to look at. That is why again I reiterate that Mr. Pepin has bitten off more than he can chew, in terms of taking into consideration the agriculture sector. We have to see some improvements in the livestock industry before we start bringing it down.

I like to bring this analogy, which a farmer told me. The cow is not necessarily the primary object there, it is the processing plant. Your barley producer is still the primary producer and that cow is simply a factory by which it manufactures that barley.

**The Chairman:** Final question, Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

Back to Mr. Bob McKell. Has your district done any studies at all on what effect the present Pepin plan would have on district 6, on the economies of the farm, on the farms, and on the communities within district 6?

I ask this, Mr. Chairman, so that the committee can understand why some of us who represent these districts and constituencies from western Canada are so passionate in our objection in the House of Commons.

**The Chairman:** Mr. McKell.

**Mr. McKell:** Thank you, Mr. Chairman.

In preparation for a submission to the City of Regina, and in preparation for a submission to a number of other local organizations, we did some cost analyses of the amount of money by which increased freight rates on the shipment of grain would adversely affect the communities that we represent.

I am sorry I cannot recall figures precisely, off the top of my head, save to say that in the next 10 years, as Mr. de Jong has referred to the Pepin plan, many millions of dollars would not be available to businesses in the City of Regina that would

[Traduction]

n'augmente pas. Il s'établit au même niveau. C'est le coût de l'orge qui diminue.

C'est un problème. Combien longtemps encore les producteurs d'orge continueront-ils à produire alors que le prix est si élevé? Je peux vous citer un exemple pertinent qui est survenu ces trois dernières années dans l'industrie du colza Canola de cette province et dans l'Ouest canadien. L'industrie de transformation du colza Canola, en raison de l'absence de ce produit sur le marché domestique, s'est adressée aux fermiers pour leur demander d'en produire; mais les fermiers ont refusé parce que le prix est trop bas pour couvrir leurs coûts de production. Je crois que c'est un danger dont il faut tenir compte quant au prix de l'orge.

Je crois que c'est un danger dont il faut également tenir compte dans le prix d'exportation du blé. Si vous désirez améliorer la situation en majorant le coût du transport des marchandises, les fermiers se tourneront vers une autre production qui ne sera pas nécessairement l'élevage. Si le marché des bestiaux ne s'améliore pas—et j'espère que M. Whelan mettra en vigueur, un jour, son programme national de stabilisation—et sans ces changements, l'industrie de l'élevage connaîtra les mêmes problèmes qu'actuellement; voilà les changements qu'il faut envisager. Voilà pourquoi, à mon avis, M. Pepin avait, et je le répète, les yeux plus grands que la panse, en s'attaquant au secteur de l'agriculture. Il nous faut constater des améliorations dans l'industrie de l'élevage avant de la rabaisser.

J'aimerais vous faire part de cette analogie qui me vient d'un fermier. La vache n'est pas nécessairement l'objet primaire, c'est l'usine de transformation. Le producteur d'orge demeure le producteur primaire tandis que la vache n'est qu'une usine qui lui permet de produire son orge.

**Le président:** Une dernière question, monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président.

Je reviens à M. Bob McKell. Votre district a-t-il effectué des études sur les effets de l'actuel plan Pepin sur le District 6, sur la situation économique des fermes, sur les fermes ainsi que sur les collectivités du District 6?

Je pose la question, monsieur le président, pour que les membres du Comité puissent comprendre pourquoi certains d'entre nous qui représentons des districts et des circonscriptions de l'Ouest canadien sommes si véhéments dans notre opposition à la Chambre des communes.

**Le président:** Monsieur McKell.

**M. McKell:** Merci, monsieur le président.

En nous préparant à soumettre un mémoire à la ville de Regina et à nombre d'autres organismes locaux, nous avons effectué des analyses de coûts sur la façon dont l'augmentation des frais de transport pour l'expédition du grain affecterait les collectivités que nous représentons.

Je regrette de ne pouvoir vous citer des chiffres précis, mais disons qu'au cours des dix prochaines années, monsieur de Jong parlait du plan Pepin, les commerces de la ville de Regina perdraient des millions de dollars qui seraient toutefois

*[Text]*

otherwise be in place if the Crow rate would stay as it is. It would affect such industries as the retail automobile industry; the retail farm machinery industry and other related industries; in fact, all retail business in Regina—and we used examples of other towns in the 100-kilometre radius of the city. So we have done some very extensive research on that, sir.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKell, Mr. de Jong.

Mr. Ross wanted to comment on Mr. de Jong's previous question. Mr. Ross.

**Mr. Ross:** Yes. In terms of the livestock industry, there has never been any orderly marketing system. That has always been the problem with livestock. Now what is needed to bring some stability is a national meat authority based on a family-farm-sized herd of, say 50 to 150 head, which is a mixed grain and beef farm type thing. You have to have a meat authority that will guarantee cost of production on export meats, and it will regulate the import and the export of meat coming from other countries like the United States and Australia, coming across the border. Now that is the kind of thing you need in livestock if you want to eliminate this irregularity of guys getting into them, losing their money or losing their shirt, they get out of them, they go in, they go out; they are tired of going in and going out, so nobody grows them any more. They go and try to find another job.

So really what is happening, maybe there are not too many other jobs around at the moment, but it is . . . you know, you cannot bring any stability to it in any other manner. Now we have had cattlemen and so on who have said, no, we do not need any authority or anything like this. Well, that is fine. But when you are feeding cattle, or you are encouraging the production of cattle, traditionally 85% of the cattle takes place on a mixed farm. Now, if you encourage that production, it has to be paid for. A cattleman who is sitting on 99-year-lease land—I have nothing against him—does not have to be in a national meat marketing plan on a mixed farm basis. Nobody says they have to be included; if they want to cow-calf on leased land, that is fine and dandy, they do not have to be . . . they should not be forced to be in a national meat authority. They can operate on their latifundia basis, I suppose you could call it. But for the mixed farmer, you need a marketing plan.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Reid wants to ask a question.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It was to Mr. Whitmore. I was intrigued by his comment about the cow being the processor for the barley. Maybe he can answer this question for me, to which nobody else has been able to give me a satisfactory answer. If you are in the business of growing, say 10,000 bushels of barley, and you sell it to Japan, it goes on the railway, you get the Crow rate for it. If your neighbour grows the same 10,000 bushels of barley, feeds it to his cattle and his hogs and ships the stuff to Japan, he does not get the Crow. Both of them are growing the same product. Normally in this country we say it is a good thing if you add value to your products, and here what we do, under the Crow, is we

*[Translation]*

disponibles si on ne modifiait pas le taux du Nid-de-Corbeau. L'industrie de la vente au détail des automobiles et de la machinerie agricole et d'autres industries connexes en souffriraient; ce serait, de fait, le cas de tous les commerces au détail de Régina; nous avons également préparé des exemples pour d'autres localités dans un rayon de cent kilomètres de Régina. Notre recherche, à ce niveau, était très poussée.

**Le président:** Merci, messieurs McKell et de Jong.

M. Ross désirait commenter la question précédente de M. de Jong. Monsieur Ross.

**M. Ross:** C'est exact. Dans l'industrie de l'élevage il n'y a jamais eu de système ordonné de commercialisation. C'est un problème qui a toujours existé. Ce qu'il faut pour apporter une certaine stabilité, c'est une agence nationale des viandes fondée sur une exploitation familiale d'environ 50 à 150 bêtes et qui produit à la fois du grain et des bestiaux. Il faut une telle agence pour garantir le coût de production de la viande d'exportation, agence qui réglerait également l'importation et l'exportation de viande venant d'autres pays, tels les États-Unis et l'Australie. C'est ce dont l'industrie a besoin pour éliminer cette irrégularité qu'entraînent les producteurs qui se lancent dans ce domaine, qui perdent leur argent et même leur chemise, s'en retirent, y reviennent puis s'en retirent à nouveau; puisqu'ils sont fatigués et va-et-vient, ils ne s'intéressent plus à ce domaine. Ces personnes se cherchent d'autres emplois.

Ce qui se produit réellement, c'est qu'il y a peut-être trop d'autres emplois disponibles en ce moment; il n'y a aucune autre façon d'apporter la stabilité à cette industrie. Il existe certains éleveurs et d'autres personnes qui se sont élevées contre l'existence d'un tel organisme. Parfait. Lorsque vous avez des animaux à nourrir, ou que vous encouragez l'élevage, 85 p. 100 de cet élevage se fait habituellement sur une ferme mixte. Et si vous encouragez cet élevage, il faut que ça se paie. Un fermier qui exploite une terre louée pour 99 ans—ça ne me dérange pas—n'a pas à adhérer à un régime national de mise en marché de la viande s'il a une ferme mixte. Personne ne dit qu'il doit participer au régime; s'il veut faire de l'élevage sur une ferme louée, très bien, il ne devrait pas avoir à adhérer à un organisme national. Il peut se contenter de son latifundium, si vous voulez l'appeler ainsi. Mais pour celui qui produit grains et animaux, le plan de mise en marché est nécessaire.

**Le président:** Merci.

M. Reid désire poser une question.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Elle s'adresse à M. Whitmore. Votre commentaire au sujet de la vache qui est le transformateur de l'orge m'intrigue. Peut-être pouvez-vous répondre à cette question à laquelle personne n'a jamais pu me donner de réponse satisfaisante. Supposons que vous produisez 10,000 boisseaux d'orge et que vous les vendez au Japon; s'ils sont expédiés par rail, vous profitez du taux du Nid-de-Corbeau. Si votre voisin produit 10,000 boisseaux d'orge, en nourrit ses boeufs et ses porcs, avant de les expédier au Japon, il n'obtient pas le taux du Nid-de-Corbeau. Mais tous deux produisent le même produit. Règle générale, au Canada, on est d'avis qu'il est bon d'ajouter une valeur à un produit, mais en



[*Texte*]

penalize that. Under all the reforms that are talked about here, when we keep the Crow, we still continue the penalty to other producers.

Why should one farmer get the benefit of the Crow, and the other farmer not get the benefit of the Crow? Both are growing barley.

**The Chairman:** Mr. Whitmore.

**Mr. Whitmore:** Yes, thank you, Mr. Chairman.

That question was dealt with a year ago, in fact, in terms of the Gilson report and in terms of finding consensus in the WREF proposal. I think that addressed those questions. Because as you look at the problem we have now, we are trying to kill a fly with a sledgehammer. There is such a vast amount of grain that is being produced for export in this country, and the livestock industry will take time to even come close to processing or consuming all that feed grain. And I think the WREF proposal addressed that problem. It saw the shortfall, it saw an agreement between different . . . the producers and the prairie provinces to solve that problem, to somewhat alleviate that problem between the producers and whatever.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** All that happened was that it was turned down by the livestock industry for perfectly good reasons, because what they wanted was to be recognized as equal producers. What we are doing is this. We are continuing the distortions that . . . you know, we are providing a little bit of breakage in the traditional distortions, but we are not breaking away from the distortions that have caused a fair amount of difficulties on . . .

**Mr. Whitmore:** As you gave me the example of the producer who grows 10,000 bushels of grain and ships it, and the producer who grows 10,000 and feeds it to his cattle: When the livestock industry saw the proposal between Gilson and the WREF proposal—I wish we could have developed the WREF proposal sooner, before the Gilson thing—you have a great deal of money sitting there, and not quite so much sitting on the other side. Because there was . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But you have done really nothing to deal with the livestock hurt and C-155.

**The Chairman:** I am afraid we are getting into more of a dialogue than a question and answer thing here, but Mr. Sinkinson wanted to . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That is fine, Mr. Chairman, my question has been answered. I am satisfied.

• 1845

**The Chairman:** With that, I think I will exercise the chairman's prerogative and thank the group for appearing. There are still eight other pool committees we have to hear, and at 7.30 we are supposed to be moving on to other witnesses. I would, however, like to take this opportunity to say that I have been very impressed and, in fact, amazed with the

[*Traduction*]

vertu du taux du Nid-de-Corbeau, nous pénalisons ceux qui le font. Malgré toutes les réformes dont nous parlons, le maintien du taux du Nid-de-Corbeau continue à pénaliser les autres producteurs.

Pourquoi un fermier peut-il profiter du taux du Nid-de-Corbeau et non l'autre quand tous deux produisent de l'orge?

**Le président:** Monsieur Whitmore.

**M. Whitmore:** Merci, monsieur le président.

On a traité de cette question, il y a un an, au moment du rapport Gilson et alors qu'on recherchait un consensus au projet WREF. On s'est alors penché sur ces questions. Pour ce qui est du problème qui nous préoccupe présentement, nous tentons de tuer une mouche à l'aide d'un marteau-pilon. La quantité de grain produite en ce pays pour l'exportation est énorme; il faudra longtemps avant que l'industrie de l'élevage puisse espérer transformer ou consommer tous ces grains de provende. Je crois que le projet WREF s'est penché sur cette question. On avait prévu la difficulté, de même qu'une entente entre divers intervenants, les producteurs et les Provinces maritimes, dans l'espoir de solutionner le problème, d'en soulager les effets pour les producteurs et les autres.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce qui s'est produit, c'est que l'industrie de l'élevage a, pour de très bonnes raisons, rejeté la solution, soit parce que les éleveurs voulaient être reconnus comme producteurs égaux. Nous maintenons les distorsions; nous offrons un certain soulagement à une situation traditionnelle qui est à l'origine de nombre de difficultés, mais nous ne nous en éloignons pas.

**M. Whitmore:** J'aimerais revenir à votre exemple du fermier qui produit 10,000 boisseaux de grain et qui l'exporte et à son voisin qui en produit 10,000 boisseaux pour nourrir ses animaux. Lorsque l'industrie de l'élevage s'est penchée sur le projet Gilson et le projet WREF—dommage que nous n'ayons pas mis le projet WREF au point plus tôt, avant le projet Gilson—elle a constaté la présence d'une somme énorme d'argent d'un côté, mais beaucoup moins énorme de l'autre. Parce que . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Mais vous n'avez vraiment rien fait pour vous attaquer au problème des pertes dues à l'élevage et au projet C-155.

**Le président:** Je crains que nous ne nous engagions davantage dans un dialogue que dans une période de questions et réponses; M. Sinkinson désirait . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Très bien, monsieur le président. On a répondu à ma question. Je suis satisfait.

**Le président:** Sur ce, je crois que je vais exercer ma prerogative de président et remercier les témoins. Nous avons encore huit comités à entendre et nous devons, à 19h30, passer à d'autres témoins. J'aimerais toutefois profiter de cette occasion pour déclarer combien je suis impressionné et même étonné de l'intérêt que l'auditoire porte à nos délibérations, de



[Text]

interest the audience has shown in these proceedings, and the attention they have given to the proceedings of the committee—not only those who have appeared before the committee, but also those who have sat here all day yesterday and all day today to hear what most people would think was a very boring procedure, because anything to do with politics or committee work, to some people, is boring.

Having said that, I think I would also have to pay some tribute to the members of the committee. This committee consists of 10 people. Generally speaking, there have been about 20 members of Parliament at the committee at any given time. A few have now drifted away to have something to eat. They probably did not drift away at noon; they are probably taking their shift at the table now. I think this demonstrates the interest the members of the House of Commons have in this issue.

Thank you very much, gentlemen.

**Mr. McKell:** District 6 delegates would like to thank you, Mr. Chairman and members of the committee. We can sure appreciate your endurance, as well as our own. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Bonstrom:** Thank you also from District 12.

**The Chairman:** Thank you.

I now call on the representatives from the following pool committees or district committees, as the case may be: Saskatchewan Wheat Pool, District 16, Sub-district 2, Mr. Walter Jess; Success Former Wheat Pool Committee, Ken Hymers; Abbey Saskatchewan Wheat Pool, Local 636, Regina 6, District 3; Saskatchewan Wheat Pool, Cando, Gerard Hoppe; Saskatchewan Wheat Pool Committee, Terry Johnson and Myron Teneycke; Weyburn Wheat Pool Committee, Mr. Barry Wiberg; Rose Valley Wheat Pool Committee, Mr. Cecil Opheim; and Chaplin and Ernfold Pool Committee, Mr. Ronald McInnis.

Welcome, gentlemen, and again we will take you in the order which I called out. I do not have a name for Abbey Saskatchewan Wheat Pool. Is there someone here representing Abbey? No. I guess that is it, so we will go back to District 16, Sub-District 2, Mr. Jess.

**Mr. Walter Jess (Saskatchewan Wheat Pool, Sub-district 2, District 16):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, when we considered the material we should put in a brief to present to the parliamentary committee, our discussions covered a wide range, from our own farm cost figures to CPR's enormous assets and massive corporate wealth. However, we felt these subjects had been covered over and over again and to no avail.

The main point we would like to make is the abuse of what we know as democracy. In the last century a political decision was made in this country to develop the Prairies as a viable agricultural region. Policies were set up to encourage people to come, settle and farm here. They are now the citizens of this

[Translation]

même qu'à l'attention portée aux délibérations; je ne parle pas uniquement des témoins, mais également de ceux qui nous ont écouté, toute la journée, hier et aujourd'hui, pour entendre ce que nombre de personnes qualifieraient de procédure ennuyeuse parce que pour certains tout ce qui a trait à la politique ou au travail de comité est ennuyeux.

Ceci dit, je crois que je devrait également rendre hommage aux membres du Comité, qui en compte dix. Mais en général, il y avait toujours environ vingt députés durant nos travaux. Certains se sont éclipsés pour aller manger. Ils ne s'étaient probablement pas absentés à l'heure du lunch; c'est probablement leur tour à table. Je crois que c'est là une preuve de l'intérêt que les députés portent à cette question.

Merci beaucoup, messieurs.

**M. McKell:** Les délégués du district 6 voudraient vous remercier, monsieur le président, ainsi que les membres de votre Comité. Nous apprécions votre endurance et la nôtre. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Bonstrom:** Merci également de la part du District 12.

**Le président:** Merci.

J'invite donc maintenant les représentants des syndicats de blé ou des comités de districts suivants: Syndicat du blé de la Saskatchewan, district 16, sous-district 2, M. Walter Jess; ex-comité du Syndicat du blé de Success, M. Ken Hymers; Syndicat du blé de Abbey, Saskatchewan, Local 636, Regina 6, district 3; syndicat du blé de la Saskatchewan, Cando, M. Gerard Hoppe; comité du Syndicat du blé de la Saskatchewan, MM. Terry Johnson et Myron Teneycke; comité du Syndicat du blé de Weyburn, M. Barry Wyberg, comité du Syndicat du blé de Rose Valley, M. Cecil Opheim; et comité du Syndicat du blé de Chaplin et Ernford, M. Ronald McInnis.

Bienvenue, messieurs, nous vous entendrons dans l'ordre où je viens de vous nommer. Je n'ai pas de nom de représentant pour le Syndicat du blé Abbey, en Saskatchewan. Y a-t-il un représentant? Non. Alors nous entendrons M. Jess du district 16, sous-district 2. Monsieur Jess.

**M. Walter Jess (Syndicat du blé de la Saskatchewan, sous-district 2, district 16):** Monsieur le président, mesdames et messieurs. Lorsque nous nous sommes penchés sur le contenu éventuel du mémoire que nous voulions présenter à ce comité parlementaire, nos discussions ont porté sur un vaste éventail de sujets, de nos propres coûts d'exploitation de nos fermes, aux actifs énormes et à la richesse massive de CPR. Nous avons toutefois constaté que ces sujets avaient été discutés à maintes reprises, sans succès.

Le point principal que nous voulons soulever a trait à l'abus que l'on fait de ce qu'on appelle la démocratie. Au siècle dernier, une décision politique a été prise de transformer les Prairies en une région agricole rentable. On a adopté des politiques pour encourager la population à se déplacer, à s'installer ici et à exploiter une ferme. Ces personnes sont les

## [Texte]

region. Their presence here is the result of that political decision 100 years ago.

Any change to the agreement under which they came must necessarily, include their willing support. If the message of nearly 90% of the farmers in Saskatchewan who want to see no change to the statutory Crow rate, other than the inclusion of the additional crops, has not got through to the elected representatives, it is not that we have not made it clear; it is simply that they have chosen not to listen. A very simple method of finding out grain producers' opinions would have been a plebiscite. It could have been conducted by the provincial government, the federal government or the Saskatchewan Wheat Pool. We would like to suggest that the reason it was not done was that in each case they knew what the results would be.

Our Saskatchewan Wheat Pool has become far more dedicated to their agri-business involvement than to the well-being of its farmer-member owners. As for the government, they have become more interested in the coffers of the political party they represent than in giving good government representing the well-being of their citizens. The democratic process has been further eroded by the publicity given to statements from so-called producer organizations that only have a handful of direct members and are little more than puppets for the railroads.

The Hall commission was a very thorough study which simply did not come up with the right answers from the government's or railway's point of view so they hired an American who would come up with answers they liked better.

We are told of the great development we can expect in secondary industries when the railways make money hauling grain. If this were true, which it is not, where was all the development during the nearly three-quarters of a century when they showed profits? In fact, producers will likely meet the higher costs by cutting back on other production costs, machinery, fuel and fertilizer, resulting in lower grain production.

If our elected representatives are going to support this bill to destroy the western farmers' incomes, they should know they are jeopardizing not only the Prairie region but also the economic unity of Canada as a whole. The reduction in input costs that western farm people will necessarily have to make will mean even fewer jobs at implement manufacturers, petroleum refineries and fertilizer manufacturers across the country. The economic hardships will only increase the political tensions of our nation.

The enemy now is not the CPR, CNR, Snavelly, Gilson or the Commodity Coalition. It is nobody but the elected representatives, be they supporters of Bill C-155 or irresponsible MPs who simply stay out of the House when the vote is called. The MPs know this is a bad bill, without being told.

## [Traduction]

actuels citoyens de cette région. Leur présence est le résultat de cette décision politique prise il y a cent ans.

Tout changement à l'entente qui les a amenés ici doit nécessairement obtenir leur appui volontaire. Si le message de près de 90 p. 100 des fermiers de la Saskatchewan qui tiennent à ce qu'on n'apporte aucun changement au taux statutaire du Nid-de-Corbeau, sauf pour inclure d'autres récoltes, si ce message n'a pas encore été compris de nos représentants élus, ce n'est pas parce qu'il n'est pas clair; c'est qu'ils ont tout simplement choisi de ne pas écouter. Une façon fort simple de connaître l'opinion des producteurs de grain aurait été d'organiser un référendum. Le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral ou le Syndicat du blé de la Saskatchewan aurait pu l'organiser. Nous croyons que la raison pour laquelle on n'a pas mis cette idée de l'avant c'est qu'on en connaissait très bien le résultat à l'avance.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan est devenu plus attiré par son engagement agrotechnique que par le bien-être de ses fermiers-membres-propriétaires. Quant au gouvernement, il s'intéresse davantage aux coffres du parti politique qu'il représente qu'à la mise sur pied d'un bon gouvernement intéressé au bien-être de ses concitoyens. Le processus démocratique a également été bafoué par la publicité accordée aux déclarations de prétendus organismes de producteurs qui ne compte qu'une poignée de membres et qui ne sont rien d'autres que les marionnettes des compagnies de chemins de fer.

La Commission Hall a effectué une étude approfondie dont les conclusions ne convenaient pas au gouvernement ou aux compagnies de chemins de fer de sorte qu'on a embauché un Américain prêt à formuler les réponses qu'on préférerait entendre.

On nous parle des développements importants auxquels on peut s'attendre dans les industries secondaires lorsque les compagnies ferroviaires profiteront financièrement du transport du grain. Si c'était vrai, mais ce ne l'est pas: quels développements sont survenus au cours des quelque soixante-quinze ans où elles ont réalisé des profits? De fait, les producteurs feront probablement face aux coûts plus élevés en réduisant leurs autres coûts, telle la machinerie, l'essence et les engrais, ce qui entraînera une réduction de la production.

Si nos représentants élus désirent appuyer ce projet pour détruire les revenus des fermiers de l'Ouest, ils devraient constater qu'ils mettent non seulement en danger la région des Prairies, mais également l'unité économique de l'ensemble du pays. La réduction des coûts de lancement que les fermiers de l'Ouest devront nécessairement effectuer entraînera une réduction des emplois disponibles dans les usines d'outils, les raffineries de pétrole et les usines d'engrais de tout le pays. Les difficultés économiques ne feront qu'augmenter les tensions politiques de notre pays.

Ce ne sont pas le CPR, le CNR, Snavelly, Gilson ou la Commodity Coalition qui sont nos ennemis. Ce sont plutôt nos représentants élus, ou bien ceux qui appuient le projet de loi C-155, ou ceux qui sont irresponsables au point de s'absenter de la Chambre au moment du vote. Les députés savent qu'il s'agit d'un mauvais projet de loi et personne n'a à le leur dire.



*[Text]*

If they feel hesitant to act themselves on presentations from farm groups, or to prepare legislation that will make the railway accountable in moving grain, then we ask that a structure be set up for conducting a plebiscite among grain producers, to ensure that the voice of the western farm people is heard on retaining the Crow rate.

**The Acting Chairman (Mr. Reid, (Kenora—Rainy River)):** Thank you very much, Mr. Jess. Next is Mr. Ken Hymers from the Success Wheat Pool Committee.

**Mr. Ken Hymers (Former Committee Member, Success Former Wheat Pool Committee):** Thank you, Mr. Chairman.

Before I start, I would just like to refer to a brief that was presented earlier today by Don Mitchell and Dr. Robert Stirling. They talked about two levels of debate on the Crow issue, and I think what I am going to give you is probably a classic example of level one, about the statutory rate itself and dealing with the primary producers.

• 1855

The former committee at Success appreciates this opportunity to present their position on the Crow rate issue, particularly as it relates to the misconception in some government circles that there exists a consensus in western Canada for change in the statutory Crow rate agreement. We believe that the timeframe allowed for these presentations to the standing committee on this vital issue is inadequate and ill-timed considering the workload that most farm operations are experiencing through these summer months, and will allow only a fraction of the concerns on this issue to come before the committee. With that, I would also like to commend the clerks and the staff for the job they are doing in giving the time allowed.

I quote from the House of Commons Debates edition of May 5, 1983, page 25183.

My hon. friend should read the statements made by the Saskatchewan Wheat Pool two years ago, in which it said that, should the government comply with the following seven points, it would negotiate the Crow. That has been repeated ad nauseam by many organizations in the west. That implies that the farmers in the west are willing to pay more for a good service. Some months ago the Saskatchewan Wheat Pool was willing to agree to what is called the Argue Plan, under which farmers would have paid double the Crow rate right from the beginning. They are willing to accept that. What other proof does my hon. friend need to understand that the western farmer is willing to pay more for a good service?

The foregoing statement was quoted in context, and was made by the Hon. Jean-Luc Pepin. This quote effectively epitomizes our frustration over the past two years in wrestling

*[Translation]*

S'ils hésitent à agir eux-mêmes, face aux revendications des groupes de fermiers, ou à préparer un projet de loi qui obligerait les compagnies de chemins de fer à transporter le grain, nous demandons la mise sur pied d'une structure qui permettra l'organisation d'un référendum auprès des producteurs de grain pour nous assurer qu'on entende bien la voix des fermiers de l'Ouest qui désirent le maintien du taux du Nid-de-Corbeau.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Merci beaucoup, monsieur Jess. C'est maintenant au tour de M. Ken Hymers, du Syndicat du blé de Success.

**M. Ken Hymers (ex-membre du comité de l'ex-Syndicat du blé de Success):** Merci, monsieur le président.

Avant de commencer, j'aimerais me reporter à un mémoire soumis plus tôt aujourd'hui par MM. Don Mitchell et Robert Sterling. Ils ont parlé d'un débat à deux niveaux au sujet du taux du Nid-de-Corbeau; je crois que je suis sur le point de vous soumettre un exemple classique du premier niveau, c'est-à-dire traiter du taux statutaire même et des producteurs primaires.

L'ex-comité de Success apprécie l'occasion qu'on lui offre de faire connaître son point de vue sur le taux du Nid-de-Corbeau, notamment en ce qui a trait à la conception erronée qui prévaut dans certains cercles gouvernementaux selon laquelle il existe un consensus dans l'Ouest du Canada favorisant la modification de l'entente relative au taux statutaire du Nid-de-Corbeau. Nous croyons que le temps alloué à la présentation de mémoires au Comité, sur cette question vitale, est inadéquat et mal choisi compte tenu de la charge de travail que connaissent la plupart des fermiers au cours de l'été, de sorte que le Comité ne prendra connaissance que d'une partie des inquiétudes qui prévalent à ce sujet. J'aimerais cependant féliciter les greffiers et le personnel pour le travail qu'ils effectuent dans la répartition du temps disponible.

La citation qui suit provient de la page 25183 des Débats de la Chambre des communes en date du 5 mai 1983.

Je recommande au député de lire les déclarations que le Syndicat du blé de la Saskatchewan a faites il y a deux ans. Il a dit alors que si le gouvernement remplissait les sept conditions en question il était prêt à négocier la modification du tarif. De nombreuses organisations de l'Ouest ont dit et répété qu'elles partageraient cette position. Cela signifie que les agriculteurs de l'Ouest sont prêts à payer davantage pour un bon service. Il y a quelques mois, le Syndicat du blé de la Saskatchewan était disposé à accepter le plan Argue en vertu duquel les agriculteurs auraient payé d'office deux fois plus qu'à l'heure actuelle. Ils étaient prêts à le faire. De quelle preuve supplémentaire le député a-t-il besoin pour comprendre que les agriculteurs de l'Ouest sont prêts à payer davantage pour obtenir un bon service?

La déclaration qui précède vient de l'honorable Jean-Luc Pepin. Cette citation incarne vraiment notre frustration des deux dernières années alors que nous avons lutté contre ce



*[Texte]*

with the so-called consensus for change—particularly the misrepresentation afforded us by the Saskatchewan Wheat Pool.

This brief will attempt to illustrate to the standing committee that the western consensus was fabricated and does not represent the true feelings of farmers, particularly the members at large within the wheat pool organization.

In November 1980, the annual delegates meeting of the Saskatchewan Wheat Pool adopted the modified transportation policy, being in part the infamous transportation policy of the Western Agricultural Conference. I will refer to it as WAC.

This new transportation policy of Saskatchewan Wheat Pool suggested that farmers would be willing to negotiate increases in freight cost due to inflation and intimated, at least to the proponents for Crow reform, that Saskatchewan Wheat Pool now represented a basis on which to develop a western consensus to complement the historical attack on the statutory Crow rate agreement.

Saskatchewan Wheat Pool members at large reacted quickly. At committee meetings throughout the province, delegates were reprimanded for their support of WAC, and were encouraged to return to a position that the Crow rate is non-negotiable. In January 5, 1981, Saskatchewan Wheat Pool members for the towns of Hodgeville, Nora, Riverhurst, Ernfold and Central Butte sponsored a meeting at the Riverhurst town hall, and attacked the position of the Saskatchewan Wheat Pool, firmly stating that the position of the membership was that the Crow is non-negotiable.

The annual delegates meeting in 1981 saw an intensive debate on the issue but, again, the delegates were seduced into reaffirming the WAC policy. Our delegate at Success supported the WAC policy against our explicit instructions to the contrary. We felt that at this point in the Crow reform process our only recourse was publicly to resign in protest, which we did on March 1, 1982.

The public resignation was designed to fracture the credibility of the democracy of the Saskatchewan Wheat Pool structure, which had been used to lend credence to the farmer-backed consensus for Crow reform. The Success community reinforced our committee's action, overwhelmingly refusing to form a new committee at a meeting on March 22, 1982. The meeting was intended to set up a new committee. There are news-clippings I included as exhibits to verify these meetings.

On March 8, 1982, the Riverhurst pool members organized a meeting calling for a boycott of Saskatchewan Wheat Pool facilities, if the delegates did not begin to accurately represent the members concerning this issue. Members of the standing committee cannot appreciate the degree of dissatisfaction that drove members of the Saskatchewan Wheat Pool to these types of drastic measures. In the past, members' loyalty to their organization had meant that they would defend the organiza-

*[Traduction]*

prétendu consensus favorable à un changement, notamment la présentation déformée du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

Notre mémoire tentera de vous démontrer que le consensus de l'Ouest est fabriqué de toutes pièces et ne représente nullement le véritable point de vue des fermiers, notamment les membres indépendants du Syndicat du blé.

En novembre 1980, les délégués à la réunion annuelle du Syndicat du blé de la Saskatchewan adoptaient une politique modifiée du transport, en partie cette politique insidieuse du transport de la Conférence agricole de l'Ouest.

Cette nouvelle politique du transport du Syndicat du blé de la Saskatchewan laisse entendre que les fermiers seraient prêts à négocier l'augmentation du coût de transport causée par l'inflation et ajoutaient, du moins à l'intention des supporteurs de la réforme du taux, que le Syndicat du blé de la Saskatchewan constituait la base sur laquelle établir un consensus pour compléter la lutte contre l'entente statutaire sur le taux du Nid-de-Corbeau.

Les membres indépendants du Syndicat du blé de la Saskatchewan réagirent rapidement. Lors de réunions de comités à la grandeur de la province, on réprimanda les délégués pour leur appui à la Conférence agricole de l'Ouest et on les encouragea à revenir à la position originale: le taux n'est pas négociable. Le 5 janvier 1981, les membres du Syndicat pour les villes de Hodgeville, Nora, Riverhurst, Ernfold et Central Butte commanditent une réunion à l'hôtel de ville de Riverhurst et s'en prennent à la position du Syndicat du blé de la Saskatchewan déclarant solennellement que, pour les membres, le taux n'est pas négociable.

A la réunion annuelle de 1981, les délégués assistent à un vif débat sur la question, mais on les convainc de réaffirmer la politique de la Conférence agricole de l'Ouest. Le délégué de Success appuya cette politique malgré nos directives contraires claires. Nous en sommes alors venus à la conclusion au sujet de la modification du taux qu'il ne nous restait plus qu'à démissionner publiquement en guise de protestation, ce que nous avons fait le 1<sup>er</sup> mars 1982.

Nous voulions, par notre geste, détruire la crédibilité de la structure démocratique du Syndicat du blé de la Saskatchewan dont on se servait pour appuyer ce prétendu consensus des fermiers en faveur de la modification du taux du Nid-de-Corbeau. La population de Success appuya le geste du Comité en refusant en très grande majorité de former un nouveau comité lors de la réunion du 22 mars 1982. C'était le but avoué de cette réunion. Des coupures de journaux appuient ces affirmations dans notre mémoire.

Le 8 mars 1982, les membres du Syndicat du blé de Riverhurst organisent une rencontre et réclament le boycottage des installations du Syndicat du blé de la Saskatchewan si les délégués ne recommencent pas à représenter véritablement le point de vue des membres sur la question. Vous ne pouvez évaluer le degré de mécontentement qui a poussé les membres du Syndicat du blé de la Saskatchewan à prendre de telles mesures draconiennes. Dans le passé, la loyauté des membres

[Text]

tion through thick and thin. To its members, in the past, the Saskatchewan Wheat Pool was always that proverbial sacred cow.

On March 22, 1982, at Hughton, Saskatchewan, the committee members tendered their resignations, driven by the same frustration that was felt at Success and Riverhurst. Throughout the early months of 1982, Saskatchewan Wheat Pool expended large sums of money in an all-out ad campaign promoting the company position on this issue. The ad campaign was aimed at the pool membership which had begun openly to challenge their transportation policy. It seems ironic that these measures were necessary if, indeed, they represented the majority of their membership, as they had claimed.

On June 28, 1982, in a member survey done by Saskatchewan Wheat Pool, 70% of the membership surveyed indicated that what we had been saying all along on the Crow rate must not be changed. The delegates meeting in the late fall of 1982, saw the Saskatchewan Wheat Pool adopt unofficially what has been dubbed the Argue Plan. This position added further to the misconception that the west supported some sort of reform. The only positive thing to be recognized by the Saskatchewan Wheat Pool support of the Argue Plan is that the process to this point, including the Gilson consultations, had proved futile for Saskatchewan Wheat Pool, which had viewed itself as being instrumental in developing a new freight rate structure.

On January 11, 1983, in North Battleford, 300 pool members met to challenge the transportation policy of the Saskatchewan Wheat Pool and call for a return to a position that the Crow is non-negotiable. On February 1, 1983, at Swift Current, Saskatchewan, 240 pool members meet condemning Saskatchewan Wheat Pool for their part in forming the western consensus, and call for a return to the position that the Crow is non-negotiable.

The meetings outlined in this brief are only the ones that we became aware of in our activity in the past two-and-a-half years, and in no way covers all activities of that kind and which we believe were initiated in all parts of the province.

In summing up we would like briefly to make known a few of the reasons for being so adamantly opposed to any changes in the statutory Crow rate. Some of these may be repetitious but I think they refer more specifically to our area, so I will go over them.

The most obvious concern, of course, is the added cost to us as producers. The amount of moneys which would be extracted from the Success community by way of an increase in freight rates would be calculated as follows: The amount of grain moved out of the Success delivery point varies somewhat from year to year, but would be in the neighbourhood of 40,000 tonnes. The Crow rate at Success is \$5.07 per tonne and this multiplied comes to \$202,800 per year. Any one multiple thereof extracts that amount out of this community and out of the Swift Current trading area.

[Translation]

envers leur organisation signifiait qu'ils étaient prêts à la défendre contre vents et marées. Pour ses membres, le Syndicat avait toujours été cette vache sacrée proverbiale.

Le 22 mars 1982, à Hughton, en Saskatchewan, frustrés, les membres du Comité remettent leur démission comme cela s'était produit à Success et Riverhurst. Au cours des premiers mois de 1982, le Syndicat du blé de la Saskatchewan dépense de grandes sommes d'argent dans une campagne publicitaire destinée à soutenir son point de vue sur la question. La campagne était destinée aux membres du Syndicat qui avaient commencé à mettre ouvertement en doute la politique du transport. Il semble ironique de croire que de telles mesures étaient nécessaires si, comme on le prétendait, le Syndicat véhiculait vraiment l'opinion de la majorité de ses membres.

Le 28 juin 1982, lors d'une enquête effectuée par le Syndicat du blé de la Saskatchewan, 70 p. 100 des membres interrogés déclarent qu'il ne faut pas modifier la position que nous avions toujours défendue au sujet du taux du Nid-de-Corbeau. À la réunion de l'automne 1982 du Syndicat, les délégués appuient officiellement ce qu'on a appelé le plan Argue. Cette prise de position devait ajouter encore à l'idée préconçue selon laquelle l'Ouest favorisait une certaine réforme. Le seul aspect positif que l'on puisse admettre de la décision du Syndicat du blé de la Saskatchewan d'appuyer le plan Argue c'est que jusqu'à ce moment, y compris lors des consultations Gilson, la méthode s'est avérée futile pour le SBS qui se voyait comme l'instrument de mise au point d'une nouvelle structure de taux pour le transport des marchandises.

Le 11 janvier 1983, à North Battleford, 300 membres du Syndicat se réunissent et mettent le Syndicat du blé de la Saskatchewan et sa politique du transport au défi et réclament le retour à la position initiale selon laquelle le taux du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable. Le 1<sup>er</sup> février 1983, à Swift Current, 240 membres du Syndicat se réunissent et condamnent le Syndicat du blé de la Saskatchewan pour le rôle qu'il a joué dans la formation du consensus de l'Ouest et réclament le retour à la position selon laquelle le taux n'est pas négociable.

Les réunions dont parle notre mémoire ne sont que celles dont nous sommes au courant en raison de notre activité de ces deux dernières années et demie et ne couvrent nullement toutes les activités du genre qui, croyons-nous, sont survenues à la grandeur de la province.

En terminant, nous aimerions vous faire connaître quelques-unes des raisons qui nous poussent si véhémentement à nous opposer à toute modification du taux statutaire. Certaines peuvent paraître répétitives, mais puisqu'elles portent plus précisément sur notre secteur, je vais les énumérer.

Notre inquiétude la plus évidente touche le coût additionnel que nous, producteurs, devons déboursier. On peut calculer ainsi les sommes qui sortiraient de la collectivité de Success si on augmentait le taux pour le transport des marchandises. La quantité de grain qui quitte Success varie d'une année à l'autre, mais elle peut se situer aux environs de 40,000 tonnes. A Success, le taux du Nid-de-Corbeau est de \$5.07 la tonne, ce qui donne un total de \$202,800 par année. Toute augmentation de ce taux signifie l'extraction de la somme en question de notre collectivité et de la région de Swift Current.



*[Texte]*

Based on the fact that the domestic freight rate out of Success as of July 27, 1979—and I have a letter, photocopied, included with a brief to CP Rail in Medicine Hat—was \$2.95 a hundredweight to Abbotsford, B.C., in the domestic freight rate, and I hope everybody knows what that is. That converts into approximately \$65 a tonne, which is in excess of 12 times the Crow rate, and that rate is effective according to CP Rail's own figures. We are of the researched opinion that the main motive for destroying the Crow rate agreement is to introduce the rate structure that has provisions for incentive of variable rates.

Variable rates would, in an historical moment, completely centralize the grain-handling system as we know it. Variable rates would allow the inland terminal concept to come into play. A centralized handling system would have the effect of transferring the cost of moving grain out of the countryside and directly onto the backs of the farmers and their local municipal governments. The impact to the social fabric of rural Saskatchewan would be catastrophic.

The historical development of the rail system in western Canada, which included the Crow agreement, precipitated a gigantic conglomerate which, through manipulation and diversification, extracted huge amounts of money from the public purse. The good business practices of this monopolistic giant now provides for questionable monetary losses to occur in the rail division. As a group of farmers, we do not buy that. We maintain that the railways have a legal responsibility to provide rail services.

Surely the value of assets accrued to the railways through the Crow agreement has inflated as much as the cost of moving grain to export. While a need to maintain and improve rail facilities is everyone's concern, introducing a new freight rate structure to replace the Crow is totally unacceptable. As you well know, the balance of payments accrued to Canada through the export of grain is colossal. This necessitates in our opinion, at the very least, that the people of Canada share in the responsibility of exporting that product. We are competing in the world market place for a price for our product.

Other major exporting countries have a geographic advantage in that they are relatively close to waterways. They also subsidize to a large extent, or totally, the freight cost of getting that product into the market place. The Canadian farming community already caught in a cost:price squeeze cannot absorb higher freight costs.

In conclusion, we reiterate our contention that the farmers in western Canada were grossly misrepresented, to the extent that a western consensus for change was developed. We believe that our reasons for defending the Crow are real and unselfish.

*[Traduction]*

Si l'on tient compte du fait que le taux de transport domestique à partir de Success vers Abbotsford, C.-B., en vigueur depuis le 27 juillet 1979—je possède une photocopie d'une lettre incorporée à un mémoire à CP Rail, Medicine Hat—est de \$2.95 les cent livres, ce taux représente une somme d'environ \$65 la tonne, ce qui est plus de 12 fois supérieur au taux du Nid-de-Corbeau; ce taux est en vigueur selon les données mêmes de CP Rail. Nous sommes d'avis que le motif principal qui sous-tend la destruction de l'entente du Nid-de-Corbeau touche l'introduction d'une nouvelle structure de taux qui permet l'addition de certaines primes et de taux variables.

Ce serait un moment historique et les taux variables permettraient la centralisation complète du système de manutention du grain que nous connaissons présentement. Les taux variables permettraient l'entrée en jeu du concept du terminus intérieur. Un système centralisé de manutention obligerait les fermiers et leurs gouvernements municipaux locaux à assumer le coût du mouvement du grain. L'impact sur la structure sociale de la Saskatchewan rurale serait catastrophique.

Le développement du système ferroviaire dans l'Ouest canadien qui comprenait l'entente du Nid-de-Corbeau a précipité la formation d'un gigantesque conglomerat qui, par ses manipulations et sa diversification, a réussi à soutirer d'énormes sommes d'argent du trésor public. Les bonnes méthodes de ce monopole géant sont à l'origine de ces pertes financières douteuses qui se produisent dans la division ferroviaire. En tant que groupe de fermiers, nous n'acceptons pas cette situation. Nous affirmons que les compagnies de chemins de fer doivent légalement offrir des services ferroviaires.

Il est certain que la valeur des actifs courus de l'entreprise en raison de l'entente du Nid-de-Corbeau a tout autant subi l'inflation que le coût du transport du grain vers les marchés d'exportation. Tous admettent le besoin de maintenir et d'améliorer les installations ferroviaires, mais l'introduction d'une nouvelle structure de taux pour le transport des marchandises en remplacement du taux actuel est tout à fait inacceptable. Comme vous le savez, la balance des paiements au chapitre de l'exportation du grain est énormément favorable au Canada. À notre avis, il faut que la population canadienne partage tout au moins la responsabilité de l'exportation du produit. Nous nous battons sur les marchés mondiaux pour obtenir un bon prix pour notre produit.

D'autres grands pays exportateurs sont privilégiés puisqu'ils sont relativement plus près que nous des cours d'eau. Ils subventionnent, partiellement ou totalement, le coût du transport pour permettre aux produits d'atteindre le marché. L'industrie agricole canadienne, déjà aux prises avec des difficultés coût/prix ne peut pas absorber des frais de transport plus élevés.

En terminant, je répète que nous estimons que les agriculteurs de l'Ouest ont été très mal représentés, dans la mesure où il a été question d'un consensus de l'Ouest qui acceptait le changement. Nous croyons que nos raisons de défendre le tarif



[Text]

We urge that the Standing Committee on Transportation regarding Bill C-155 seriously consider, in their deliberations, the concerns expressed in this brief. The statutory Crow rate agreement is non-negotiable.

Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** Order, please. Order.

Thank you, Mr. Hymers.

Is there anybody here from the Abbey Saskatchewan Wheat Pool, Local 636, Regina 6, District 3?

I guess in that case, then, we will proceed to the Cando Saskatchewan Wheat Pool. Mr. Hoppe.

**Mr. Hoppe (Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool):** Thank you, Mr. Chairman and committee members.

On behalf of the Cando Wheat Pool Shipping Committee, I would like to express our appreciation for the opportunity to appear here and make our views known. I do not believe it would be possible for me to express the degree of frustration and rage, in some cases, amongst the producers in our area, at the process as it has developed to date.

We are one of three shipping committees in our Saskatchewan Wheat Pool sub-district. On three separate occasions all three committees voted unanimously, in direction to their delegate, that the Crow rate was non-negotiable, and the delegate went to Saskatchewan Wheat Pool annual meetings and voted in express opposition to the wishes of those Saskatchewan Wheat Pool Shipping Committees.

I want to make that perfectly clear. I think that situation is widespread across the province, and this is the very first opportunity that grain producers have had to make you aware of this directly.

We are also somewhat dissatisfied, to put it mildly, with the official government process to date. Rather than read the first page of the brief, I will just go through it briefly. I assume that you have all received copies of it, and it will be appended.

**The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)):** That is correct, but would you come up and give it to the clerk sitting beside me at the end of your presentation? Then we will append it.

**Mr. Hoppe:** Yes.

To continue, first of all, we were promised by the Prime Minister of this country that there would be no move to dismantle the Crow rate in the absence of a consensus in favour of such a development. That consensus has never been here. It has been a manufactured consensus from the word go. It is artificial. It does not exist. The only people who seem to know that, unfortunately, are the producers.

[Translation]

du Nid-de-Corbeau sont authentiques et désintéressées. Nous demandons instamment au Comité permanent des transports de bien tenir compte, dans ses délibérations, des inquiétudes exprimées dans ce mémoire au sujet du projet de loi C-155.

Merci.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora . . . Rainy River)):** À l'ordre, je vous prie. À l'ordre!

Merci monsieur Hymers.

Y a-t-il qu'un ici du *Saskatchewan Wheat Pool* de Abbey, local 636, Régina 6, district 3?

Je suppose que dans ce cas, nous allons passer au *Saskatchewan Wheat Pool* de Cando. Monsieur Hoppe.

**M. Hoppe (comité d'expédition de Cando, Saskatchewan Wheat Pool):** Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité.

Au nom du comité d'expédition du *Wheat Pool* de Cando, je tiens à vous exprimer notre reconnaissance pour l'occasion que nous avons eue de comparaître ici pour vous faire connaître notre point de vue. Je crois que je ne pourrai pas vous faire comprendre à quel point les céréaliculteurs de notre région sont frustrés et enragés, dans certains cas, de ce qui s'est passé jusqu'ici.

Nous sommes l'un des trois comités d'expédition de notre sous-district du *Saskatchewan Wheat Pool*. Les trois comités ont unanimement voté, à trois reprises, pour charger leur délégué de soutenir que le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable; ce délégué s'est rendu aux réunions annuelles du *Saskatchewan Wheat Pool* et s'est prononcé carrément à l'opposé de la position adoptée par les comités d'expédition du *Saskatchewan Wheat Pool*.

Je veux que cela soit tout à fait clair. Je pense que c'est une situation fréquente dans toute la province et c'est la toute première fois que les céréaliculteurs ont l'occasion de vous en informer directement.

Nous sommes aussi quelque peu insatisfaits, c'est le moins qu'on puisse dire, de la façon officielle de procéder que le gouvernement a adoptée jusqu'ici. Au lieu de lire la première page du mémoire, je vais me contenter de la parcourir rapidement. Je suppose que vous en avez tous reçu un exemplaire; il sera mis en appendice.

**Le président suppléant (M. Reid (Kénora . . . Rainy River)):** C'est exact, mais pourriez-vous le remettre au greffier assis à côté de moi, à la fin de votre exposé? Nous le ferons mettre en appendice.

**M. Hoppe:** Oui.

Ensuite, je dois d'abord mentionner que le premier ministre du pays nous avait promis qu'aucune mesure ne serait prise pour supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau, s'il n'y avait pas de consensus en ce sens. Il n'y a jamais eu ici un tel consensus. Le consensus a été fabriqué à partir d'une décision. Il est artificiel. Il n'existe pas. Il semblerait malheureusement que les seuls à le savoir soient les céréaliculteurs.

## [Texte]

The Gilson report did not reflect any of the concerns expressed by the Saskatchewan, Manitoba and Alberta Wheat Pools. It basically duplicated what the government wanted it to say. I do not think that is news to you. You are aware of the Cabinet briefing document which was leaked and which was widely publicized here in the west. Then there was the advertising campaign that we are all very well aware of, which said down east that the Crow goes without a flap and that it was going to prevent western livestock producers from becoming more competitive with eastern livestock producers. At the same time, representatives of the ministry were out here, Mr. Kroeger and—I just forget the other gentleman's name, specifically—Ropertz, yes—trying to argue the case that dismantling the Crow will greatly expand livestock production and processing in western Canada. Well obviously, both of them cannot be true. So what is going on?

If you will go to page two of the brief, we are opposed to any increase in shipping costs to the grain producers of the province. We are price takers. We get whatever the international market price is. We have no influence over that whatsoever. We are competing for grain sales with the United States, with Australia, with Argentina, and with the European Economic Community.

In the United States, a substantial proportion—I forget just what the percentage is; I am sure it is available to you—of the small grains are shipped via the inland river system. This moves at the rate of approximately half a cent a tonne-mile, which, for those of you on the committee, is roughly the same as the present Crow rate. The rest of the cost of maintaining the river system is borne by the United States government through the Corps of Army Engineers' subsidy.

Argentina has no distance-related freight charges at all on grain that is shipped over 300 miles. In Australia, if you look at a map which identifies the grain-growing regions, you will notice that they are very close to the coastline and their shipping distances are a very, very small fraction of what we are faced with here in western Canada. The European Economic Community addresses the problem somewhat differently. They guarantee producer returns and sell at the export price.

How are we supposed to compete internationally if our shipping costs are increased higher than those of any of our competitors? We are not in a position to bear those added costs.

There has been some suggestion that increasing production is the answer. That is simply not supported by either history or analysis. Between 1950 and 1980, farm and non-farm disposable incomes have risen in approximately the same proportion. However, disposable farm income has always lagged behind other sector disposable income, and the percentage of off-farm work to attain that income level has doubled over the thirty-year period. It simply has proven that we have been running faster and falling behind.

## [Traduction]

Le rapport Gilson n'a tenu compte des préoccupations exprimées par les *Wheat Pools* de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta. En gros, il n'a fait que répéter ce que le gouvernement voulait lui entendre dire. Je ne pense pas vous l'apprendre. Vous connaissez le document, instructions du Cabinet qui a fait l'objet d'une fuite et de beaucoup de publicité, ici, dans l'Ouest. Il y a ensuite eu la campagne publicitaire dont nous avons tous entendu parler, campagne publicitaire qui disait, dans l'est, que le tarif du Nid-de-Corbeau allait disparaître sans anicroche et que cela empêcherait les éleveurs de l'Ouest de faire plus de concurrence à ceux de l'est. Pendant ce temps, les représentants du ministre ici, M. Kroeger et—j'ai oublié le nom de l'autre—Ropertz, oui—pour faire valoir que la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau favoriserait grandement l'expansion de l'élevage et du traitement de la viande dans l'Ouest. Il va de soi que ces deux affirmations ne peuvent être vraies en même temps. Donc, on peut se demander ce qui se passe.

Si vous passez à la page 2 du mémoire vous verrez que nous nous opposons à toute hausse des coûts d'expédition s'appliquant aux céréaliculteurs de la province. Nous prenons le prix qu'on nous donne sur le marché international. Nous ne pouvons l'influencer d'aucune façon. Nous sommes en concurrence avec les États-Unis, l'Australie, l'Argentine et la Communauté économique européenne.

Aux États-Unis, une partie appréciable... j'ai oublié le pourcentage exact, je suis sûr que vous l'avez—des petits grains est expédiée par le réseau hydrographique intérieur. Ce transport coûte environ un demi-cent le mille tonne, ce qui équivaut, à peu près, au tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Le reste du coût de l'entretien du réseau hydrographique est assumé par le gouvernement américain qui verse des subventions au Corps des ingénieurs de l'armée.

En Argentine, il n'y a aucun frais de transport établi en fonction de la distance pour tout le grain expédié à plus de 300 milles. En Australie, si vous regardez une carte indiquant les régions où on cultive le grain, vous remarquerez qu'elles sont toutes très près de la côte et que leurs distances d'expédition ne sont qu'une très, très petite fraction des nôtres, dans l'Ouest. La communauté économique européenne procède quelque peu différemment. On y garantit les recettes du producteur et on vend au prix d'exportation.

Comment pouvons-nous être concurrentiels au niveau international si nos coûts d'expédition dépassent ceux de tous nos concurrents? Nous ne sommes pas en mesure de supporter ces frais additionnels.

Certains ont prétendu qu'il fallait accroître la production. C'est une suggestion qui n'est justifiée ni par le passé ni par l'analyse. De 1950 à 1980, les recettes disponibles des agriculteurs et des non-agriculteurs ont augmenté à peu près dans la même proportion. Cependant, le revenu agricole disponible a toujours tiré de l'arrière par rapport à celui des autres secteurs et le pourcentage des travaux autres qu'agricoles qui ont atteint ce niveau de revenu a doublé au cours de ces 30 années. Tout ça n'a servi qu'à démontrer que même si nous avons déployé plus d'efforts, nous reculons de plus en plus.



## [Text]

Increases in productivity have not been the answer. If we analyze what happens if you attempt to increase production, you can also see that that does not work. Any increase in production, simply because of the law of diminishing returns, means that you require ever-increasing units of input to gain that last unit of output.

Put simply, it costs a lot more to produce the last bushel than it costs to produce the first bushel. You can go out and you can put seed in the ground and you can get a wheat crop; you can go out there and sow it by hand; you do not need a machine. You can harvest it by hand; you do not need a machine. And you can grow one bushel of wheat. But if you want to maintain a viable operation you need equipment, you need a land base—a larger land base than you would need to grow that first bushel. You need fertilizer, you need chemicals. Most of us are facing interest costs on operating.

All of these things have to be built in, and the more you increase the production . . . there comes a point of maximum efficiency, which we are pretty well at. If you attempt to exceed that in an attempt to increase production, the net return to producers actually drops, because you are putting more money in for that extra unit that you are producing than you are getting back out.

If you look at the last page of the submission, you will see that there is a table of estimated production costs. This was published in *Grainnews*, which is the United Grain Growers publication, January 1983. It is on page five, or most of the table, anyway.

When the Cando Shipping Committee was working on a submission, one of the things we did was we took a look at our own records and we compared our own production costs with the estimated production costs in this table. While we were high in some cases or low in others, we feel they are a pretty fair reflection of what our costs are.

You will notice that from these production costs and projected grain prices for the four major Prairie grains, we have calculated a break-even yield to cover all of our costs. That is indicated in the table. For wheat it is 38 bushels per acre; for rapeseed it is 27 bushels per acre; for flax it is 25 bushels per acre; and for barley it is 75.

• 1915

Directly below that, you will notice the average yields in the Cando district; these are from crop insurance data, our long-term yield averages for the last 15-year period. You will notice that for wheat, where we need a break-even yield of 38 bushels an acre on summer fallow—this does not include stubble-cropping—we get an average of 26.5. For rapeseed, where we need 27, we get 20. For flax, where we need 25, we get 14.5. For barley, where we need 75, we get 41.

You will notice in the table that they have, in fixed costs, a return on land investment. Well you can virtually eliminate that, right off the bat; that is not there. For producers who

## [Translation]

Les augmentations de la productivité n'ont rien résolu. Si nous analysons ce qui se passe lorsqu'on essaie d'accroître la production, on peut voir aussi pourquoi cela ne donne pas de résultat. Selon la loi des rendements décroissants, tout accroissement dans la production entraîne un nombre toujours plus grand d'unités de mise de fonds pour obtenir la dernière unité de production.

Plus simplement, il en coûte beaucoup plus pour produire le dernier boisseau que le premier. Vous pouvez semer et obtenir une récolte de blé; vous pouvez semer à la main; vous n'avez pas besoin d'une machine. Vous pouvez récolter à la main, sans machine. Et vous pouvez récolter un boisseau de blé. Mais si vous voulez que votre exploitation soit viable, vous avez besoin de machines, vous avez besoin de terres—plus de terres que pour récolter le premier boisseau. Il vous faut de l'engrais et des produits chimiques. La plupart d'entre nous ont des intérêts à payer sur leurs frais d'exploitation.

Tous ces facteurs doivent être intégrés, et plus vous augmentez la production—on arrive à un point d'efficacité maximale et nous y sommes presque. Si vous essayez de le dépasser pour accroître la production, le rendement net diminue parce que cette unité de plus que vous voulez produire vous coûte plus qu'elle ne vous rapporte.

Si vous regardez la dernière page de l'exposé, vous y trouverez une table des coûts estimatifs de production. Elle a été publiée par *United Grain Growers* dans le numéro de janvier de 1983 de la revue *Grainnews*. C'est à la page 5 que la plus grande partie de la table se trouve, en tout cas.

Quand le Comité d'expédition de Cando a préparé son mémoire, nous avons consulté nos propres registres et comparé nos coûts de production avec les coûts de production estimatifs de cette table. Bien que les nôtres aient été plus élevés dans certains cas et plus bas dans d'autres, nous estimons que c'est là une représentation assez juste.

Vous remarquerez qu'à partir de ces productions et des prix du grain prévu pour les quatre principaux grains des Prairies, nous avons calculé le rendement de seuil de rentabilité qui couvrirait tous nos coûts. Nous l'avons indiqué dans la table. Ces seuils sont dans le cas du blé de 38 boisseaux l'acre, 27 pour le colza, 25 pour le lin et 75 pour l'orge.

Juste au-dessus, vous pouvez voir les rendements moyens dans le district de Cando: ces chiffres sont tirés des données de l'assurance-récolte et représentent les moyennes du rendement à long terme pour les 15 dernières années. Vous remarquerez que dans le cas du blé où le seuil de rentabilité est de 38 boisseaux l'acre en jachère d'été, sans la culture sur le chaume, nous en récoltons en moyenne 26.5. Dans le cas du colza où il nous en faut 27, nous en récoltons 20. Dans celui du lin où il nous en faut 25, nous en récoltons 14.5 et pour l'orge où il en faut 75, nous en obtenons 41.

Vous remarquerez dans la table qu'on a prévu dans les coûts fixes un rendement de l'investissement en terres. Et bien vous pouvez à toutes fins pratiques l'éliminer dès le départ; il n'y en



*[Texte]*

have the land completely paid for, well perhaps for a short while we can forgo that, even though I do not believe we should be forced to. I can refer you to Carl Snavelly for that. The costs allocated to capital, he points out, are valid costs and should be recognized.

So what this means is that farmers in the Cando district are basically operating with very little return on labour, and virtually no return on capital. We simply do not have the room to manoeuvre. If you increase the freight rate, for some of us that is virtually going to mean the difference between staying in business and going broke.

The proposed safety net really does not mean much either. The history of grain prices and production costs has been that during prolonged periods of low prices, suppliers of inputs simply pare their margins to limit. Then, when the price is increased, they attempt to recover the forgone revenue. That is the way it works. What this means is that although grain prices may rise, the net revenue available to the farmer does not rise proportionately. Tying the freight rate to the cost of grain offers no protection at all under the most common situations.

In addition, this proposed bill would use an average value for all types of grain. This is basically unfair, as some regions of the province are able to grow higher-value grains than others. Those producers in drier areas of the province can only grow high-value crops with reduced yields, so there is no opportunity there for them.

We categorically affirm our commitment to statutory distance-related freight rates, non-variable. We use the words statutory rates specifically to point out that the proposed statutory framework is an entirely different thing altogether. Statutory rates are rates that are enshrined in an act of Parliament and can only be changed by an act of Parliament, as you are well aware. The proposed statutory framework is no such thing. It would allow the rates to change without recourse to Parliament. We would not have the security we have now.

The bill would also allow the establishment of variable rates, even though at first—and I quote from a government publication, number TP-4499:

... only on weekends and for seasonal loadings.

The intention to expand their use is definitely there.

We want the rate to remain statutory because it would provide much-needed stability to transportation costs and would enable producers to plan accordingly. We want the rate to be distance related for two reasons: firstly, because it is the only formula that ensures that any producer will pay the same rate to transport his grain to port as any other producer who ships the same distance. In other words, it provides equal treatment.

*[Traduction]*

a pas. Dans le cas des céréaliculteurs qui ont entièrement payé leur terre, nous pouvons peut-être le suivre pendant quelque temps, mais je ne crois pas que cela s'avère nécessaire. Je peux vous renvoyer à Carl Snavelly à ce sujet. Il faut remarquer que les coûts affectés au capital sont valides et devraient entrer en ligne de compte.

Cela signifie donc que les agriculteurs du district de Cando n'ont qu'un très faible rendement pour le travail et à peu près aucun pour le capital. Nous n'avons simplement pas de marge de manoeuvre. Si vous augmentez le tarif de transport, cela pourra faire la différence pour certains d'entre nous entre la survie ou la faillite.

Le mesure de protection proposée ne signifie réellement pas grand chose non plus. D'après les fluctuations des prix du grain et des coûts de production du passé, on constate qu'au cours des longues périodes de bas prix, les fournisseurs des céréaliculteurs réduisent leur marge de profit au maximum. Ensuite, quand le prix augmente, ils essaient de recouvrer les recettes perdues. C'est ce qui se passe. Cela signifie que, même si le prix du grain monte, les recettes disponibles nettes de l'agriculteur n'augmentent pas en proportion. Dans la plupart des cas ordinaires, l'établissement d'un lien entre le tarif de transport et le coût du grain n'offre aucune protection.

De plus, ce projet de loi utiliserait une valeur moyenne pour tous les types de grain. C'est fondamentalement injuste, étant donné que certaines régions de la province peuvent cultiver des grains de plus grande valeur que d'autres. Les céréaliculteurs des régions les plus sèches de la province ne peuvent cultiver que les grains de grande valeur dont les rendements sont moins élevés, ce qui fait que cette mesure ne les avantagerait en rien;

Nous affirmons catégoriquement que nous tenons aux tarifs de transport statutaires établis en fonction des distances et non variables. Nous utilisons les mots tarifs statutaires précisément pour souligner que la structure statutaire proposée est tout à fait différente. Les tarifs statutaires sont des tarifs prévus dans une loi du Parlement et ils ne peuvent être modifiés que par une autre loi du Parlement, comme vous le savez. La structure statutaire proposée est tout à fait différente. Elle permettrait de modifier les tarifs sans l'intervention du Parlement. Nous n'aurions pas de sécurité que nous avons maintenant.

Le projet de loi permettrait aussi d'établir des tarifs variables, même si au début—et je cite un extrait d'une publication du gouvernement, le no TP-4499

... seulement pendant les fins de semaine et pour les chargements saisonniers.

On a manifestement l'intention d'en étendre la portée.

Nous voulons que le tarif reste statutaire parce qu'il assurerait aux transports une stabilité dont les céréaliculteurs ont grandement besoin pour être en mesure de planifier leur production. Nous voulons que le tarif soit établi en fonction de la distance pour deux raisons: premièrement, parce que c'est la seule formule garantissant aux céréaliculteurs qu'ils paieront le transport de leur grain au port au même tarif que les autres producteurs qui doivent l'expédier aussi loin. Autrement dit, tous sont traités sur un pied d'égalité.

[Text]

Secondly, we believe that the overall costs to ship grain down branch lines are lower than the alternate cost of trucking grain to a radically centralized system. If we allow variable rates to be applied, this highly centralized system is the inevitable result. We would invite any committee member who doubts this to tour the northern grain-growing region of the United States and talk to the farmers there. The net effect therefore would be to increase total costs and shift the major burden of these costs to grain producers, who cannot afford them.

We insist that any public money that goes to subsidize railways be paid to the railways and not to grain producers. Further, we insist that no public money be paid to a private railway company that does not reflect an equity in that company.

First and foremost, we object to the payment of a transportation subsidy to farmers. Why would you pay a farmer, whose business is producing grain, a transportation subsidy? It does not make sense. Approximately half of the producers in the Cando area, like probably most producers elsewhere, raise both grain and livestock. We do not see the point of taking money from one pocket and putting it into another. In addition, the proposal would appear to allow the bleeding off of benefits from grain producers to others; this we object to.

We have more faith in the longevity of a transportation subsidy paid to the railroads than one paid to farmers. The railroads seem to have more influence with the government over the long term than do farmers.

We do not accept that public money should simply be handed over to a private corporation—and we are talking about the Canadian Pacific Railway here—without any transfer of equity. Why is this the case for the Canadian Pacific Railway but not for Dome Petroleum? In the so-called Dome bail-out, it was widely reported that a degree of government control was an integral part of the package. We feel this approach should have been applied in the past in the case of Canadian Pacific, and should definitely be applied in the future. If we as taxpayers as a whole are going to foot the bill, then let us call the tune.

In conclusion, we feel that there are alternate ways, better ways, in which to expand rail capacity in Canada, options that would improve efficiency and lower costs without decimating the western grain farmer.

The aforementioned elements of this bill are simply a disaster for Saskatchewan producers. We feel that the best approach would be to scrap this bill and take a fresh look at transportation in Canada. We would like to note, with deference to the former chairman of the committee, that while it may not be the prerogative of the committee to scrap the bill, it certainly has the authority to recommend that it be scrapped.

[Translation]

Deuxièmement, nous croyons qu'il en coûte moins cher globalement d'expédier le grain par des embranchements plutôt que de le transporter par camions dans un réseau fondamentalement centralisés. Si nous permettons des tarifs variables, ils aboutiront fatalement à ce réseau hautement centralisé. Nous invitons tous les membres du Comité qui en douteraient à visiter les régions céréalières du nord des États-Unis et de s'entretenir avec les agriculteurs. Cela aurait donc pour résultat net d'accroître des coûts globaux et de transférer la plus grande partie de ces coûts aux céréaliculteurs, qui n'ont pas les moyens de les défrayer.

Nous soutenons que les fonds publics versés en subventions aux chemins de fer devraient être versés aux sociétés ferroviaires et non aux céréaliculteurs. En outre, nous demandons instamment qu'aucun fonds public ne soit versé à une société ferroviaire privée sans une participation au capital-action de cette société.

D'abord et avant tout, nous nous opposons au versement d'une subvention de transport aux agriculteurs. Pourquoi verser une subvention de transport à un agriculteur qui s'occupe de culture du grain? Cela n'a aucun sens. Environ la moitié des agriculteurs de la région de Cando, tout comme la plupart des autres, ailleurs, s'occupe à la fois de céréaliculture et d'élevage. Nous ne voyons pas à quoi cela servirait de transférer de l'argent d'une poche à l'autre. De plus, cette façon de procéder donnerait l'impression qu'on enlève aux céréaliculteurs leurs profits pour les donner à d'autres; nous nous y opposons.

Nous croyons que la subvention de transport durera plus longtemps si elle est versée aux chemins de fer plutôt qu'aux agriculteurs. À long terme, les sociétés ferroviaires semblent avoir plus d'influence que les agriculteurs auprès du gouvernement.

Nous n'acceptons pas que les fonds publis soient simplement versés à une société privée—et nous voulons parler ici du Canadien Pacifique—sans aucun transfert du capital-action. Pourquoi procède-t-on ainsi dans le cas du Canadien Pacifique et non dans celui de la Dome Petroleum? Dans le cas de ce qu'on appelait le cautionnement de la Dome, on a bien souligné qu'un degré de contrôle par le gouvernement en faisait partie intégrante. Nous croyons qu'on aurait dû procéder de la même façon vis-à-vis du Canadien Pacifique et qu'on devrait absolument suivre cette démarche à l'avenir. Si nous devons payer la facture, comme contribuables, nous devrions avoir notre mot à dire.

En conclusion, nous estimons qu'il y a d'autres moyens d'accroître la capacité ferroviaire au Canada, qu'il est possible d'améliorer l'efficacité à moindres frais et sans décimer les céréaliculteurs de l'Ouest.

Les éléments de ce projet de loi que nous avons mentionnés constituent un désastre pour les producteurs de la Saskatchewan. Nous pensons qu'il vaudrait mieux jeter ce projet de loi et reconsidérer depuis le début la question des transports au Canada. Nous aimerions faire remarquer, avec tout le respect dû à l'ex-président du Comité, que si le Comité n'a pas la prérogative de rejeter le projet de loi, il peut certainement recommander qu'il le soit.



[Texte]

**Mr. Hnatyshyn:** I am glad you brought that to his attention.

**The Acting Chairman (Mr. Reid, (Kenora—Rainy River)):** I would note that the committee is empowered to make any amendments that it wishes, within certain limitations.

The next presentation will come from the Saskatchewan Wheat Pool Committee from Young, Mr. Terry Johnson.

**Mr. Terry Johnson (Young Saskatchewan Wheat Pool Committee):** Thank you, Mr. Chairman.

It is with great appreciation that we are here today to present the brief on behalf of the Saskatchewan Wheat Pool Committee in Young. It is our hope that this committee we stand before today is unprecedentedly open-minded to the previously unacknowledged views of grain producers, the group that stands to lose the most in any proposed change to the freight rates, so as not to be drowned out by the over-emphasized statements supposedly made on our behalf, which are by now common knowledge.

It is the view of this brief that transportation in agriculture has to be viewed in the same way as all other transportation policies. That is, that a good transportation system is a benefit to all Canadians in increased exports, and a better transportation system for every business in the country.

It is also the view of this brief that the current discussion on Crow rate has degenerated into a game of pressure politics and arguing between two groups; that is, the co-ops, pools, and Wheat Board advocates versus the cattlemen and open market advocates. So here we have a classic case of producers versus consumers and market manipulators. We believe our country is in serious trouble when a government can choose to ignore the wishes or needs of the primary producers of a commodity in order to make political points in other areas.

The major arguments for Crow change are to improve the system so we can export more grain and the farmers will make more money. This is really a form of regressive taxation on farmers. If the new system will do all that is said, why is the government afraid to go ahead and improve the rail system? The farmers become more prosperous through extra exports and higher production, the extra dollar will be taxed at higher rates, and the government will be more than able to pay for the expenditure on the railway.

Instead, the government has chosen to limit its involvement and pass the major risks of the marketplace and the transportation costs back to the producers. We have the grain producers paying to produce more revenue for a Crown corporation, CNR, and the government-granted monopoly enterprise CPR. To us, all this shows that our government has little faith in itself and the people of the western farms. They obviously must feel that either farmers will not produce, given the markets and opportunities, or that maybe the market will not

[Traduction]

**M. Hnatyshyn:** Je suis heureux que vous le lui ayez fait remarquer.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Je signale que le Comité a le pouvoir e d'apporter tous les amendements qu'il veut, à l'intérieur de certaines limites.

Le prochain exposé sera fait par un représentant du Comité du *Saskatchewan Wheat Pool* de Young, M. Terry Johnson.

**M. Terry Johnson (Comité du Saskatchewan Wheat Pool de Young:** Merci, monsieur le président.

Nous sommes très heureux de pouvoir présenter ce mémoire aujourd'hui au nom du Comité du *Saskatchewan Wheat Pool* de Young. Nous espérons que le Comité devant qui nous comparaissons aujourd'hui est plus que jamais prêt à écouter un point de vue qui ne lui avait pas encore été présenté, soit celui des céréaliculteurs, le groupe pour qui le projet de changement des tarifs de transport comporte le plus de risques de pertes—et qu'il ne sera pas obnubilé par les déclarations exagérées supposément faites en notre nom, déclarations maintenant bien connues de tous.

Nous soutenons dans notre mémoire, que le transport en agriculture doit être considéré comme toutes les autres politiques de transport. C'est-à-dire qu'un bon réseau de transport est avantageux pour tous les Canadiens en ce qu'il permet d'accroître les exportations et d'offrir de meilleurs services à toutes les entreprises du pays.

Nous sommes assis d'avis que le débat actuel sur le tarif du Nid-de-Corbeau a dégénéré en pressions politiques et en disputes entre deux groupes, les coopératives, les pools et la Commission canadienne du blé d'une part et les éleveurs et les tenants du marché libre d'autre part. Nous sommes donc ici devant un cas classique qui oppose les producteurs aux consommateurs et aux manipulateurs du marché. Nous croyons que notre pays est sérieusement en difficulté si son gouvernement peut se permettre d'ignorer les désirs ou les besoins des premiers producteurs d'une denrée pour marquer des points politiques dans d'autres domaines.

On justifie la modification du tarif du Nid-de-Corbeau en faisant surtout valoir qu'il faut améliorer le réseau pour que nous puissions exporter plus de grain et qu'ainsi les agriculteurs feront plus d'argent. C'est en réalité une forme d'imposition régressive des agriculteurs. Si le nouveau réseau doit permettre tout ce qu'on dit, pourquoi le gouvernement hésite-t-il à améliorer le réseau ferroviaire? L'accroissement des exportations et l'augmentation de la production rendront les agriculteurs prospères, ils seront imposés à des taux plus élevés et le gouvernement obtiendra ainsi des revenus qui lui permettront de recouvrer largement ses frais.

Au lieu de cela, le gouvernement a préféré réduire sa participation au minimum et laisser aux producteurs le soin d'assumer les principaux risques du marché ainsi que les coûts de transport. Les céréaliculteurs devront verser davantage pour accroître les recettes d'une société de la Couronne, le CN et celles d'une entreprise à qui le gouvernement a accordé un monopole, le CP. Pour nous, cela signifie que le gouvernement n'a que très peu confiance en lui-même et aux agriculteurs de l'Ouest. Il estime, de toute évidence, que la production des



## [Text]

be there and we will be unable to use this great system. Our own price problems and the government's track record on predicting energy prices . . .

The other obvious problem with changing the Crow rate is that it will add significantly to the ever-increasing financial burdens that have been passed on to farms with interest rates, fuel costs, machinery costs, and of course land prices.

In closing, in light of the significant contribution that the western grain industry makes to the balance of trade, the stability of our national and especially provincial economies, a decision to maintain the Crow rate while improving the rail transportation system would be a wise and in the long term economically beneficial one.

Thank you.

• 1925

**The Acting Chairman (Mr. Reid, (Kenora—Rainy River)):** Thank you very much, Mr. Young. The next presentation will come from the Weyburn Wheat Pool Committee, Mr. Barry Wiberg. Mr. Wiberg is not here. Then we will proceed to the Rose Valley Wheat Pool Committee with Mr. Opheim. He is not here? The last one I have on the list is the Chaplin and Ernfold Pool Committee, Mr. McInnis.

**Mr. Ronald McInnis (Chaplin and Ernfold Pool Committee):** Thank you, Mr. Chairman. The Saskatchewan Wheat Pool Committees of Chaplin and Ernfold, Sub-district 5, have drawn up a brief on behalf of the farming and urban communities.

The shipping points of Chaplin and Ernfold on a five-year average ship approximately 1.2 million bushels of grain per year. At present rail costs of 13.2¢ per bushel, it costs us \$158,400. At Pepin's proposed plan of five times the present rate, it would cost us \$792,000 or seven times the cost, \$1.108 million. Dividing this between 155 permit-book holders, the increased average cost per permit-book holder would be approximately \$4,087 or \$6,131. If this additional money leaves the farming community, many businesses and farmers will go broke.

We feel that no change in transportation cost is fair because we have no ability to pass on our transportation cost to those who buy our products. All other groups have a built-in ability to pass on their costs to consumers.

We feel that variable rates would close down many rail lines because with such a high cost of production, farmers ship around for any incentive to save money in these times.

## [Translation]

agriculteurs n'augmentera pas, même si les marchés leur en donnent l'occasion, ou que la demande du marché ne nous permettra pas de nous servir de ce grand réseau de transport. Les difficultés que nous rencontrons au niveau du prix et la sagacité dont le gouvernement a fait preuve dans le passé dans ses prévisions du prix de l'énergie.

L'autre problème qui découlerait à coup sûr d'une modification au tarif du Nid-de-Corbeau est qu'elle alourdirait considérablement le fardeau financier toujours plus lourd qu'ont imposé aux exploitations agricoles les taux d'intérêt, les coûts en carburant, le coût des machines et, bien sûr, le prix des terres.

En terminant, étant donné la contribution appréciable de la culture du grain de l'Ouest à la balance des paiements, la stabilité de notre économie nationale et surtout de nos économies provinciales, il serait bien avisé de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau, tout en améliorant le réseau de transport ferroviaire, et à long terme, ce serait une décision économiquement avantageuse.

Merci.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Merci beaucoup, monsieur Young. Le prochain exposé sera fait par le représentant du *Wheat Pool* de Weyburn, M. Barry Wiberg. M. Wiberg n'est pas ici! Nous allons alors entendre le représentant du Comité de *Wheat Pool* de Rose Valley, M. Opheim. Il n'est pas ici? Le dernier sur ma liste est le représentant des comités du *Wheat Pool* de Chaplin et Ernfold, M. McInnis.

**M. Ronald McInnis (Comités du *Wheat Pool* de Chaplin et Ernfold):** Merci, monsieur le président. Les comités du *Saskatchewan Wheat Pool* de Chaplin et d'Ernfold, sous-district 5, ont préparé un mémoire au nom des communautés agricoles et urbaines.

Les points d'expédition de Chaplin et d'Ernfold expédient environ 1.2 million de boisseaux de grain par an, sur une moyenne de cinq ans. Au tarif actuel de 13.2c. le boisseau, cela nous coûte \$158,400. Selon le plan Pepin qui quintuplerait le tarif actuel, il nous en coûterait \$792,000 ou sept fois le coût, 1,108 millions de dollars. En divisant ce montant entre les 155 détenteurs de permis, le coût moyen d'augmentation serait de \$4,087 ou \$6,131 chacun. Si ce montant supplémentaire sort de la communauté, bien des hommes d'affaires et des agriculteurs feront faillite.

Nous estimons qu'aucune modification du tarif de transport ne peut être juste parce que nous ne pouvons pas faire payer nos coûts de transport à ceux qui achètent nos produits. Tous les autres groupes ont la capacité inhérente de transmettre leurs coûts aux consommateurs.

Nous pensons que les tarifs variables amèneraient la fermeture d'un grand nombre d'embranchements parce que le coût de production est actuellement si élevé que les agriculteurs cherchent par tous les moyens à réduire leurs dépenses.

## [Texte]

The farmer's freight bill on his product begins at the farm gate. Breaking the Crow statutory rate opens the door for variable rates; then you will have the opportunity for all grain companies and railways to rearrange and centralize all grain handling and transportation. This will pass on to our highways and country road systems a terrific economical burden on provincial and municipal governments.

The increased cost of transportation comes out of the net income of farmers, which has been declining for several years. The social life of most communities will just disappear with the exodus of farmers from the land.

The activities of farmers this past winter have proven beyond a shadow of doubt that Mr. Pepin never had a consensus of the Prairie farming and urban communities. It appears that Mr. Pepin tried to bypass the farmers on this issue to get his bill passed.

In this report I have a consensus, "Is It In?". Transport Minister Pepin has been leading the attack on the Crow rate during the past couple of years. When he successfully manoeuvred the Saskatchewan Wheat Pool into adopting a position in favour of altering the Crow, he boldly announced that the "consensus" for this change has been reached.

In February, 1981, District 2 of the NFU conducted a scientific sample survey of the Crow. Respondents had the opportunity to choose one of the three major proposals, the WAC, Commodity Coalition, the retentionists, or making other suggestions. The survey was conducted at random, divisions within 20 chosen municipalities, and included everyone over the age of 18 years of age engaged in agricultural product. The response rate was 82.7%.

Of 1,175 farmers surveyed, 79.9% favoured retaining the Crow, nationalizing the CPR and operating both railways as a public utility. Another 51% favoured simply retaining the Crow. A dismal 3.8% of those polled accepted the Commodity Coalition proposals, and only 9.2% agreed with the WAC policy. Indeed, the consensus is in—keep the Crow and operate the railways in the public interest!

In August, 1981, three prairie pools commissioned a phone survey to gauge farm opinions. The question on freight rates was put this way: It is time that the freight rates were increased to give the railway incentive to improve the system. Of the 94% who had an opinion across the three Prairie provinces, 53% strongly disagreed. In Saskatchewan, of the 94% who had an opinion, 65% disagreed, most of whom strongly disagreed.

In our opinion, relative to the Railway Act of 1881, the rail system across Canada is clearly the responsibility of the

## [Traduction]

L'agriculteur doit payer pour le transport de son produit à partir de sa ferme. En supprimant le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau, on ouvre la porte aux tarifs variables. Cela permettra à toutes les sociétés céréalières et ferroviaires de réorganiser et de centraliser tout le réseau de manutention et de transport du grain. Il en résultera une utilisation accrue du réseau routier, ce qui imposera d'énormes frais aux gouvernements provinciaux et municipaux.

L'augmentation du coût de transport serait imputée au revenu net des agriculteurs, revenu qui baisse depuis plusieurs années. La vie sociale de la plupart des communautés disparaîtra tout simplement à mesure que les agriculteurs quitteront la terre.

Les activités des agriculteurs au cours de l'hiver dernier ont démontré, sans l'ombre d'un doute, que M. Pepin n'a jamais eu le consensus des communautés rurales et urbaines des Prairies. Tout indique qu'il a essayé de circonvenir les agriculteurs pour faire adopter son projet de loi.

Dans le rapport qui est ici, j'ai un consensus; «est-il connu?» Le ministre des Transports, M. Pepin, dirige depuis environ deux ans, l'attaque menée contre le mené contre le tarif du Nid-de-Corbeau. Quand il a réussi à manipuler le *Saskatchewan Wheat Pool* pour lui faire adopter une position en faveur de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, il a hardiment annoncé qu'on en était arrivé à un «consensus» à propos de cette modification.

En février 1981, le district du NFU a fait un sondage scientifique au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau. Les personnes interrogées avaient le choix entre les trois principales propositions: le WAC, la coalition des denrées, les rétentionnistes ou la possibilité de faire d'autres suggestions. Le sondage a été fait au hasard, dans 20 municipalités choisies et portait sur toute personne d'au moins 18 ans s'occupant activement d'agriculture. Le taux de réponse a été de 82.7 p. 100.

Des 1,175 agriculteurs consultés, 79.9 p. 100 étaient en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau, de la nationalisation du CP et de l'exploitation des deux chemins de fer comme service public. Un autre groupe de 51 p. 100 appuyait simplement le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Un très faible pourcentage de 3,8 p. 100 des personnes interrogées a accepté les propositions de coalition des denrées et seulement 9.2 p. 100 acceptait la politique WAC. En fait, nous sommes arrivés à un consensus—conserver le tarif du Nid-de-Corbeau et exploiter les chemins de fer dans l'intérêt public!

En août 1981, trois pools des Prairies ont commandité un sondage téléphonique pour connaître l'opinion des agriculteurs. La question concernant les tarifs de transport était ainsi formulée: le temps est-il venu d'augmenter les tarifs de transport pour encourager les chemins de fer à améliorer le réseau? Sur les 94 p. 100 des personnes des trois provinces des Prairies qui ont donné leur avis, 53 p. 100 s'y opposaient vivement. En Saskatchewan, des 94 p. 100 qui avaient une opinion, 65 p. 100 n'étaient pas d'accord et, pour la plupart, on s'y opposait fortement.

À notre avis, selon les termes de la Loi sur les chemins de fer de 1881, il est clair que le réseau ferroviaire du Canada relève



[Text]

federal government because they initiated the beginning of the rail system in western Canada. The money and land was put up by the government. For this the railways guaranteed a service for this funding, which they are not fulfilling. At present we the producers and taxpayers are being forced to supply rolling stock to haul our grain. Thus it is clear that the railways have broken the agreement by not supplying adequate rolling stock.

Therefore, it is our opinion that the federal government should enforce the act of 1881 or take over the two main railways and make it a system whereby it will be a servant for all Canadians. Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Reid, (Kenora—Rainy River)):** Thank you very much. That concludes the presentations by the various groups. The Chair is now prepared to recognize questioners. Mr. Hnatyshyn, 10 minutes.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman. I do not think I will take much of the 10 minutes.

I wanted to again bring some perspective into where our current witnesses fit in with respect to the original submission made on behalf of the Saskatchewan Wheat Pool by Mr. Turner. I sense that, as opposed to the first phalanx of representatives, and in light of some of the statements made with respect to the support or otherwise of the position taken by the pool, there seems to be some general acceptance of the proposals put forward by them to this committee. Here I think there are a few more, if I can describe it so, dissidents. Certainly Success does not seem to be very enamoured with what has gone on, and I can detect an underlying current of dissatisfaction.

But I wonder if we can just do that again and find out whether or not in terms of the submission made by the pool there is, from your point of view and your district, support for the general position put forward today on behalf of the pool.

**Mr. Jess:** In our district there definitely would not be support of the Saskatchewan Wheat Pool policy as it stands. For example, over a very popular delegate I was elected on this issue, and this issue alone. The membership tells me that they believe we would not have had first or second reading of Bill C-155 or now these hearings, for without pool support Pepin would not have gone ahead with the legislation, and that is the general feeling in my area.

**The Chairman:** Is that the general feeling, or do others wish to comment as well? If you do, please signify.

**Mr. Hoppe:** Yes, Mr. Hnatyshyn. We are also in the situation where our delegate has been replaced on that basis in our sub-district. To be perfectly blunt, I have not talked to a single solitary farmer who supports the elimination of the Crow in any way, shape or form. If you are talking about other issues, like expansion of rail capacity and how that can best be

[Translation]

du gouvernement fédéral parce que c'est lui qui en a commencé la construction dans l'Ouest. C'est le gouvernement qui a avancé les fonds et fourni les terres, en échange de quoi les chemins de fer se sont engagés à rendre des services, engagement qu'il ne respectent pas. À l'heure actuelle, c'est nous, les producteurs et les contribuables qui sommes forcés de fournir le matériel roulant nécessaire pour transporter le grain. Il est donc évident que les chemins de fer n'ont pas respecté leur engagement s'il ne fournissent pas le matériel roulant suffisant.

Nous estimons donc que le gouvernement fédéral devrait appliquer la loi de 1881 ou prendre le contrôle des deux principales sociétés ferroviaires pour en faire un réseau au service de tous les Canadiens. Merci.

**Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)):** Merci beaucoup. Cela met fin aux exposés des différents groupes. La présidence est maintenant prête à donner la parole à ceux qui voudraient poser des questions. Monsieur Hnatyshyn, dix minutes.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président. Je pense qu'il me faudra beaucoup moins de dix minutes.

Je voulais encore une fois qu'on puisse voir dans quelle perspective nos témoins se placent par rapport au premier exposé que M. Turner a fait au nom du *Saskatchewan Wheat Pool*. Il me semble que contrairement au premier groupe de représentants, et compte tenu des déclarations qui ont été faites au sujet de la position adoptée par le pool, on accepte, généralement, dans une certaine mesure, les propositions présentées au Comité. Je pense que nous avons maintenant ici quelques autres dissidents si je peux dire. Chose certaine, la démarche suivie ne semble pas avoir été couronnée de succès, et je pressens une vague d'insatisfaction sous-jacente.

Cependant, je me demande si je pourrai encore une fois tâcher de déterminer, pour ce qui est de l'exposé présenté par votre pool, s'il existe, à votre point de vue et à celui de votre district, un certain appui à la position générale présentée aujourd'hui au nom du Pool.

**M. Jess:** Notre district n'appuie absolument pas la politique actuelle du *Saskatchewan Wheat Pool*. Par exemple, je l'ai emporté sur un délégué très populaire grâce à cette question et à cette question uniquement. D'après ce que me disent les membres, ils croient que le Projet de loi C-155 n'aurait pas franchi les étapes de la première et de la deuxième lecture et que nous n'aurions pas maintenant ces audiences si Pepin n'avait pas reçu l'appui du Pool, car il n'aurait présenté le projet de loi: c'est ce que l'on pense en général dans la région.

**Le président:** Partage-t-on généralement cette opinion ou d'autres auraient-ils quelque chose à ajouter? Si vous avez des commentaires, veuillez me faire signe.

**M. Hoppe:** Oui, monsieur Hnatyshyn. Dans notre sous-district, notre délégué a aussi été remplacé pour cette raison. Pour être tout à fait franc, je n'ai pas rencontré un seul agriculteur qui approuve la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau, de quelle façon que ce soit. Si vous parlez d'autres questions, comme l'accroissement de la capacité



[Texte]

accomplished, there might be some argument that there should be an expansion in rail line capacity, but certainly not at the expense of farmers and certainly not in the fashion proposed by this bill.

• 1935

**The Chairman:** Are there any others? Yes, sir.

**Mr. Johnson:** It is the view of the Young Committee that they are in complete support of the Crow rate as it is, and fortunately we never had any problems with our delegate being accountable to our wishes.

**The Chairman:** Yes, sir.

Mr. Hymers.

**Mr. Hymers:** Thank you, Mr. Chairman.

We believe the whole process throughout the past two and a half years precipitated as a direct result of the acquiescence of the Saskatchewan Wheat Pool on the whole issue.

The adoption of that eight-point formula that they adopted in 1980 as part of the WAC transportation policy initially stated that the present statutory Crow rate remain, which I could swallow, of course. The eighth point said that, had the first seven points been met, they would be willing to negotiate increases in freight rates due to inflation and so on. You are familiar with it. That seemed to be completely contradictory to the initial point, that the present statutory Crow rate remain. I mean, you know, it seemed obvious to us. On that basis we protested the position.

**The Chairman:** You have time for one more question.

**Mr. Hnatyshyn:** The other chairman was far more accurate, Mr. Chairman, with his watch. Ten minutes seems to fly by when . . .

**The Chairman:** Well, he is a nicer guy than I am.

**Mr. Hnatyshyn:** At least there is something that this committee and probably the entire audience can agree on unanimously! But I just wanted to say . . .

**The Chairman:** You have just used up the rest of your time.

**Mr. Hnatyshyn:** The troops are getting ugly!

**The Chairman:** Now, do you have a question, Mr. Hnatyshyn?

**Mr. Hnatyshyn:** Yes, I do.

**The Chairman:** Well, let us hear it.

**Mr. Hnatyshyn:** I want to put the proposition to the group altogether.

Just so there is no misunderstanding, then, I gather that the position . . . and if there is anyone who takes a contrary point of view, I wish you would speak up—but I take it that you all feel that the position put forward with respect to the conditions and acceptance of the legislation and the amendments proposed and the proposals put forward by the Wheat Pool, if

[Traduction]

ferroviaire et comment on peut y parvenir, on peut faire valoir qu'on devrait accroître la capacité ferroviaire, mais certainement pas aux dépens des agriculteurs ni de la façon proposée dans ce projet de loi.

**Le président:** D'autres? Oui, monsieur.

**M. Johnson:** Le Comité de Young appuie sans réserve le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et, heureusement, nous n'avons jamais eu de problème avec notre délégué.

**Le président:** Oui, monsieur.

Monsieur Hymers.

**M. Hymers:** Merci, monsieur le président.

Nous croyons que toute la démarche en cours depuis deux ans est directement attribuable au consentement du *Saskatchewan Wheat Pool*.

L'adoption, en 1980, de la formule en huit points comme élément de la politique de transport (WAC) stipulait dans sa première version que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau devait être conservé, ce que je pouvais accepter, bien sûr. Le huitième point prévoyait que, les sept premiers acceptés, on serait prêt à négocier des augmentations des tarifs de transport dues à l'inflation, etc . . . Vous connaissez bien cette formule. Cela semblait complètement contredire le premier point, c'est-à-dire le maintien du tarif statutaire actuel du Nid-de-Corbeau. Je veux dire que cela nous semblait évident. C'est pourquoi nous nous sommes opposés à cette position.

**Le président:** Vous avez encore le temps pour une question de plus.

**M. Hnatyshyn:** L'autre président était bien plus précis, monsieur le président, question de temps. Dix minutes semblent passer bien vite quand . . .

**Le président:** Et bien, c'est qu'il est plus aimable que moi.

**M. Hnatyshyn:** Voilà au moins un point que le Comité et probablement tout l'auditoire peut accepter à l'unanimité! Mais je voulais seulement dire . . .

**Le président:** Vous venez juste d'épuiser le temps qu'il vous restait.

**M. Hnatyshyn:** L'affaire prend mauvaise tournure!

**Le président:** Maintenant, avez-vous une question à poser, monsieur Hnatyshyn?

**M. Hnatyshyn:** Oui, j'en ai une.

**Le président:** Et bien, posez-la.

**M. Hnatyshyn:** C'est une question que je veux poser à tout le monde.

Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, alors, si j'ai bien compris . . . et si quelqu'un pense le contraire, j'aimerais qu'il intervienne . . . mais, si j'ai bien compris, vous estimez tous que la position présentée relativement aux conditions et à l'acceptation de la loi et des amendements proposés ainsi qu'aux propositions présentées, par le *Wheat Pool*, si le gouvernement

[Text]

accepted by the government—if you follow what I am getting at . . . I mean, in other words, the position put forward—that if the eight conditions were met, the positions of all your locals in your districts is that even in meeting those conditions, you still would not find the present legislation acceptable even with amendments. Is there anyone who takes a contrary point of view?

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, just to follow along the lines of what Mr. Hnatyshyn has been asking, one of the things that has come out consistently since we started these hearings is that producers are just unable to pay any more. That is a major concern, certainly for this party and I suspect it is a major concern for all committee members around the table. If you are going to ask producers to pay more, there somehow has to be the ability or the increase has to be affordable as far as producers are concerned.

What I would like to ask is if you can foresee any circumstances under which you would be willing to pay more? For instance, if the price of grain was to increase or if you knew that the new rate was going to be fixed, and that kind of thing. Would anybody care to comment on that, in terms of circumstances under which there would be any willingness to pay more?

**The Chairman:** Mr. Hoppe.

**Mr. Hoppe:** You are asking an extremely hypothetical question. I am sure you realize that.

I believe the point was made earlier about the relationship between the price of a bushel of wheat and the price of an hour's worth of work. I suspect that there are some circumstances, yes, in which grain producers would be willing to pay more. Those circumstances, I suspect, are when they feel that they are in a position to do so, not based on the price of grain but based on their actual return per bushel or per acre or however you choose to look at that, and again provided that, probably, the rate be statutory and fixed.

**Mr. Mayer:** I would suspect, additionally, you would want some—at least I would as a producer; I farm—you would want some guarantees that if you did pay more you were going to get something back in the form of a better service.

**Mr. Hoppe:** Absolutely. I think I speak for most producers in our district when I say this. We have some concern with changing the Crow rate as it applies to farmers because it is, in fact, an agreement between the railroads and the farmers.

**Mr. Mayer:** Let me just pursue that a little bit more. I realize it is very hypothetical and I am not trying to ask it in terms of a loaded question, but I think it is important that we explore at least some of the possibilities. We have to believe that eventually grain prices are going to pick up or our costs are going to down, or somehow there is going to be something net left in it for the farmer. Otherwise, we are not going to be

[Translation]

les acceptait . . . si vous comprenez à quoi je veux en venir . . . je veux dire, en d'autres mots, la position présentée . . . c'est-à-dire que, si les huit conditions étaient satisfaites, la position de tous vos locaux et districts est que, même si ces conditions étaient satisfaites, vous ne trouveriez pas le projet de loi acceptable, même avec des amendements. Y a-t-il quelqu'un qui ait un point de vue différent?

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, dans le même ordre d'idées que les questions que M. Hnatyshyn a posées, il se dégage clairement, depuis le début de nos audiences, que les producteurs sont incapables de verser davantage. C'est là une grande préoccupation, en tout cas pour notre parti, et je suppose que c'est une grande préoccupation pour tous les membres du Comité autour de la table. Si vous demandez aux producteurs de verser davantage, il faut que ce soit possible, que les producteurs en aient les moyens.

J'aimerais vous demander si vous pouvez prévoir certaines circonstances qui vous amèneraient à accepter de verser davantage? Par exemple, si le prix du grain augmentait, si vous saviez que le nouveau tarif serait fixe et d'autres conditions semblables. Quelqu'un aurait-il quelque chose à dire sur ce point, à propos de circonstances dans lesquelles on serait prêt à verser davantage?

**Le président:** Monsieur Hoppe.

**M. Hoppe:** Vous posez là une question extrêmement hypothétique. Je suis sûr que vous vous en rendez compte.

Je pense qu'on a déjà établi la relation entre le prix d'un boisseau de blé et le prix d'une heure de travail. J'imagine que, dans certains cas, oui, les céréaliculteurs seraient prêts à verser davantage. Dans les cas, je suppose, où ils estimerait qu'ils sont en mesure de le faire, non, d'après le prix du grain, mais d'après leurs recettes réelles par boisseau ou par acre, quelle que soit la façon de les mesurer, et il faudrait aussi, probablement, que le tarif soit statutaire et fixe.

**M. Mayer:** J'imagine, aussi, que vous demanderiez . . . du moins, je le ferais comme producteur; j'exploite une ferme . . . certaines garanties vous assurant que, si vous versez plus, vous obtiendrez quelque chose en retour, comme par exemple un meilleur service.

**M. Hoppe:** Absolument. Je pense que c'est là l'opinion de la plupart des producteurs de notre district. Nous sommes préoccupés par la façon dont on applique la modification du tarif du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs parce que c'est en fait un accord entre les chemins de fer et les agriculteurs.

**M. Mayer:** Permettez-moi d'approfondir encore un peu cette question. Je sais qu'elle est très hypothétique, mais je n'essaie pas de vous tendre un piège, je pense qu'il est important d'explorer au moins quelques-unes de ces possibilités. Nous devons prendre pour acquis que les prix du grain augmenteront éventuellement ou que les coûts diminueront ou, en tout cas, qu'il restera un profit net à l'agriculteur. Sinon, nous ne serons



[Texte]

here. But—I forgot my question. You shook your head and you threw me!

**Mr. Myron Teneycke (Young Saskatchewan Wheat Pool Committee):** If I could comment on that, it seems to me that this country has a pretty elaborate tax system. It is probably quite capable of taking care of any of the farmers that are making a windfall profit on the Crow.

What is happening right now is, you are going to always have a discrepancy between the farmers who are young and who are paying and the farmers who are older and have a land base established, machinery and all of the other things that go with it. So what you have now is a progressive tax against the younger people who have the small land bases and who really cannot afford to pay.

So I do not know what the discussion is really about on this. You know, it does not matter how you do it. You can only take so much out of the grain economy and then it is going to start to hurt people. As long as you have a tax system which will tax the extra dollars from the extra production away from the people who are gaining these great windfall profits that are apparently out there, I cannot see the concern.

**Mr. Mayer:** Well, I was just going to pursue the thing a little bit in terms of the amount. I think one of the things that scares the producers to death, and it scares me, is when you start talking about multiples of five and ten. That gets to be very disconcerting, when you think about what those multiples end up as being, relative to the price of a bushel of wheat.

But just to put the thing in perspective, what I was thinking when I asked if you would be willing to pay more, I was thinking more in terms of, say, two times Crow as fixed, which would amount to 20 or 25 cents a bushel. I mean, that is the area that I was thinking of.

In the context of the answer that I got to my first hypothetical question, would that be something that would be reasonable or something that you would be willing to pay if the price of grain went up and your expenses were such that there was something left in it?

**Mr. Hoppe:** I suspect that most of the producers would feel that that would be one of the poorer ways to address the problem.

**Mr. Mayer:** Could you give me what would be a better way, then, to address the problem?

**Mr. Hoppe:** I feel, and my colleague to the left, here, has indicated quite well the regressive nature of an attempt to gain revenue by increasing the rate. If the farmers have the ability to pay, if the money is out there, then get it through the tax system, which is progressive, which is certainly a heck of a lot fairer and less discriminatory than by attempting to increase the rate.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Paul Beach (Chaplin and Ernfold Pool Committee):** Mr. Chairman, might I comment on that?

**The Chairman:** Yes, Mr. Beach.

[Traduction]

ici. Cependant, . . . j'ai oublié ma question. Vous avez hoché la tête et m'avez fait perdre mon idée.

**M. Myron Teneycke (Comité du Saskatchewan Wheat Pool de Young):** Si je puis faire un commentaire, il me semble que notre pays a un régime fiscal assez raffiné. Il pourrait très probablement s'occuper des agriculteurs que le tarif du Nid-de-Corbeau pourrait avantager.

Il y a, en fait, ce qu'il y aura toujours, c'est-à-dire une différence entre les jeunes agriculteurs qui font des versements et ceux qui sont propriétaires de leur terre, de leurs machines et de tout le reste. Nous avons donc là un impôt régressif qui frappe les plus jeunes qui n'ont que peu de terres et n'ont pas vraiment les moyens de payer.

Je ne vois donc pas pourquoi on discute de cela. Vous savez, quelle que soit la façon de s'y prendre, il y a une limite à ce qu'on peut tirer de l'économie du grain avant de faire vraiment tort à certains agriculteurs. Dans la mesure où nous avons un régime fiscal qui imposera les profits supplémentaires réalisés par ceux qui bénéficieront de ces grands avantages qui semblent exister, je ne vois pas qu'il y ait de quoi s'inquiéter.

**M. Mayer:** Et bien, je voulais seulement approfondir un peu la question en termes de montants. Je pense que ce qui fait terriblement peur aux agriculteurs et qui m'inquiète aussi, c'est qu'on commence à parler de multiple de 5 et de 10. Cela finit par être très déconcertant, quand on pense aux montants que ces multiples finissent par représenter comparativement au prix d'un boisseau de blé.

Mais seulement pour remettre les choses dans leur perspective, quand je vous ai demandé si vous seriez prêts à verser davantage, je pensais plutôt à, disons, deux fois le tarif actuel, ce qui équivaldrait à 20 ou 25 cents le boisseau. Je veux dire que c'est à des montants de cet ordre que je pensais.

Compte tenu de la réponse faite à ma première question hypothétique, est-ce que ce serait raisonnable et seriez-vous prêts à payer ce montant si le prix du grain augmentait et si vos dépenses restaient à un niveau qui vous permette un profit?

**M. Hoppe:** Je pense que la plupart des céréaliculteurs diraient que c'est là une des pires façons d'attaquer le problème.

**M. Mayer:** Pourriez-vous me suggérer une meilleure façon?

**M. Hoppe:** Je pense, et mon collègue de gauche, ici, l'a très bien dit, que c'est une façon régressive d'augmenter les revenus tirés du grain que d'imposer une hausse de tarif. Si les agriculteurs ont les moyens de payer, s'ils ont des recettes, le régime fiscal en tire une partie, ce qui est progressiste et certainement plus juste et moins discriminatoire qu'une hausse de tarif.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Paul Beach (Comité du Pool de Chaplin et Ernfold):** Monsieur le président, puis-je faire un commentaire?

**Le président:** Oui, monsieur Beach.

[Text]

**Mr. Beach:** I think the politicians are very poor poker players. Really, what is wanted here is the Crow agreement to be fractured, because there is much more in the Crow agreement than the fixed rate on grain. The interests out beyond the grain producers—the coal interests, potash, sulphur, and lots more of them, the lumber people—they are the people who want the Crow agreement fractured.

Now, if you were good poker players, you would have said, well, we will only up it a half a cent. You probably would have gotten the consent of the farmers and you would have gotten what the other people wanted, which was the fracturing of the Crow agreement. Because that is where the bucks are. The industrialized section of Canada wants that agreement fractured so they can have access to resources.

• 1945

**The Chairman:** Thank you, sir.

**Mr. Althouse.** Now just before you start, Mr. Althouse, I want to remind members of the committee that it is just past 8 o'clock and, while I do not want to rush things too much, we do have eight other witnesses to hear this evening.

**Mr. Althouse:** The question of equity and fairness is supposed to be one of the main items in this bill. It is one of the guiding principles in the Gilson study and was supposed to have been transferred into this bill. When we were in Manitoba, one of the people who submitted a brief presented us with a graph from the Province of Manitoba which showed that, in 1973, if a farmer lost a crop, his net income the following year would be big enough that in one and one-third years he could recover the loss of one year's expenses. He then carried us up to the present day where he said that, in 1982, if he had lost a crop it would take him five years of net income to get back his cash operating expenses—that is, not anything for elsewhere.

Does it not make you feel good that there is equity and fairness in this bill and that it only takes a Manitoba farmer five years of realized net income to recover his cash costs if he loses a crop? Does it not make you feel good that this bill will allow the railways to recover their whole investment in that same period of time? Does anybody have a short response?

**Mr. Hoppe:** On behalf of the producers in our area, Mr. Althouse, I assure you they are absolutely delighted!

**The Chairman:** Mr. Althouse, do you have another question?

**Mr. Althouse:** No. Ask Mr. Hovdebo.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I just have one question, Mr. Chairman, and that is about the status of several of the members of this group. Mr. Hymers, what is the status of the Success committee now?

**Mr. Hymers:** Currently, we are members of the Saskatchewan Wheat Pool at large. We do not have a committee at Success as of March 1, 1982.

[Translation]

**M. Beach:** Je pense que les politiciens sont de très mauvais joueurs de poker. Ce qu'on veut réellement, c'est rompre l'accord du Nid-de-Corbeau, ce qui représente bien davantage que le tarif fixe s'appliquant au transport du grain. Ce sont d'autres groupes que les céréaliculteurs... les producteurs de charbon, de potasse, de soufre et bien d'autres, l'industrie du bois... qui veulent dénoncer l'accord du Nid-de-Corbeau.

Si vous étiez de bons joueurs de poker, vous auriez dit: Et bien, nous n'allons l'augmenter que d'un demi-cent. Les agriculteurs y auraient probablement consenti et vous auriez obtenu ce que les autres groupes veulent, c'est-à-dire rompre l'accord du Nid-de-Corbeau, car c'est cela qui représente des sous. Le secteur industrialisé du Canada veut que l'accord soit rompu pour avoir accès aux ressources.

**Le président:** Merci, monsieur.

Monsieur Althouse. Juste avant que vous commenciez, je voudrais rappeler aux membres du Comité qu'il est déjà 20h00 et que sans vouloir trop vous presser, je vous fais remarquer que nous avons d'autres témoins à entendre ce soir.

**M. Althouse:** L'équité et la justice sont censées être les points forts de ce projet de loi. C'est un des principes directeurs de l'étude Gilson qu'on a censément transposé dans ce projet de loi. Lorsque nous étions au Manitoba, un des témoins nous a présenté un mémoire assorti d'un graphique de la province du Manitoba qui montrait qu'en 1973, si un agriculteur perdait sa récolte, son revenu de l'année suivante était suffisant pour qu'il puisse recouvrer en un tiers de l'année, les dépenses d'un an. Il a ensuite ajouté qu'en 1982, s'il avait perdu sa récolte il lui aurait fallu le revenu net de cinq ans pour recouvrer ses dépenses d'exploitation, c'est-à-dire ne comptant aucune autre dépense à faire à d'autres fins.

N'êtes-vous pas contents que ce projet de loi prévoit des mesures aussi justes et équitables et qu'un agriculteur du Manitoba puisse compenser la perte de sa récolte avec le revenu net de cinq ans? N'êtes-vous pas contents de ce projet de loi qui permet aux chemins de fer de gagner l'équivalent de tout leur investissement pendant la même période? Quelqu'un a-t-il une réponse courte?

**M. Hoppe:** Au nom des producteurs de notre région, monsieur Althouse, je vous assure qu'ils sont absolument enchantés!

**Le président:** Monsieur Althouse, avez-vous une autre question?

**M. Althouse:** Non. Demandez à M. Hovdebo.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Je n'ai qu'une question, monsieur le président, et c'est au sujet du statut de plusieurs des membres de ce groupe. Monsieur Hymers, quel est le statut actuel du comité de Success?

**M. Hymers:** Actuellement, nous sommes membres du *Saskatchewan Wheat Pool* en général. Nous n'avons pas de comité à Success depuis le 1<sup>er</sup> mars 1982.



[Texte]

**Mr. Hovdebo:** This is for Mr. Jess and Mr. Hoppe too, I think, but what are you doing to get your point across to the parent body?

**Mr. Hymers:** If you are directing that at me, we initiated that resignation initially to protest the position which the Saskatchewan Wheat Pool took at that time. Since then, as members we have talked to other members in the area but not through the structure. We felt the structure was lacking in several ways. The committee structure in the Saskatchewan Wheat Pool has always been touted as a great democratic structure of farm representation when, in fact, the committees do not have any power at all. The power lies with the delegate who is elected by the membership at large.

**The Chairman:** Mr. Hoppe.

**Mr. Hoppe:** A brief answer is that we replaced our delegate. I might add that, subsequently, the delegate we elected expressed to all of the shipping committees a great deal of concern with the intransigence of Saskatchewan Wheat Pool management and the fact that they were apparently not willing to listen to the delegates. They felt that the policy had been established and that there was no room to manoeuvre.

**The Chairman:** Mr. Jess.

**Mr. Jess:** I suppose in our area, there has been disappointment because there is a tremendous loyalty to the Saskatchewan Wheat Pool. We have supported them, and still do, in virtually all other directions except for this transportation. It has probably been a problem of communication; we felt we could not get the message across. A friend over here mentioned that the delegate body dictated the policy. Well they, in fact, recommend the policy under the Saskatchewan Wheat Pool structure and the decisions are made later. There has been a lot of deep concern over the direction in which they are going.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Hovdebo.

**Mr. McInnis:** Mr. Chairman, may I make a comment?

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. McInnis:** We had the first lady delegate in our area, and she was firmly behind our board. That was non-negotiable on the Crow and, within two years, she just gave up. She said they would not listen to the delegate either.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McInnis. A final question, Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman. My question is for the Young Saskatchewan Wheat Pool representative. In your brief you talk about the increasing expenses of your operation. My question is: How much did you pay in your region for one acre of farmland in 1973, and for how much could you sell that in 1983 now?

**Mr. Teneycke:** Okay; my case is a fairly good example of that. I started farming in 1974 and, at that time, you could buy a quarter-section of land for \$16,000, which is approximately \$100 an acre. Recently the last land sold in our area

[Traduction]

**M. Hovdebo:** Cela vaut pour MM. Jess et Hoppe, je pense, mais que faites-vous pour transmettre votre message à l'organisme principal?

**M. Hymers:** Si c'est à moi que vous posez la question, je vous répondrai que nous avons d'abord donné notre démission pour protester contre la position que le *Saskatchewan Wheat Pool* avait alors adopté. Depuis, nous avons eu des échanges avec d'autres membres de la région, sans passer par la filière officielle. Nous considérons l'organisation déficiente à bien des points de vue. On a toujours vanté la structure de comité du *Saskatchewan Wheat Pool* comme une grande structure démocratique représentant les agriculteurs alors qu'en fait les comités n'ont absolument aucun pouvoir. C'est le délégué élu par tous les membres qui a le pouvoir.

**Le président:** Monsieur Hoppe.

**M. Hoppe:** Pour être bref, nous avons remplacé notre délégué. J'ajouterai que par la suite celui que nous avons élu a fait part à tous les comités d'expédition des grandes craintes que nous inspirait l'intransigence de la direction du *Saskatchewan Wheat Pool* et le fait qu'elle semblait faire la sourde oreille aux délégués. Ils avaient l'impression que la politique avait été établie et qu'il n'y avait aucune marge de manoeuvre.

**Le président:** Monsieur Jess.

**M. Jess:** Je suppose que bien des gens de notre région ont été déçus, car ils sont extrêmement fidèles au *Saskatchewan Wheat Pool*. Nous l'avons appuyé et l'appuyons encore dans presque toutes ses décisions, sauf celle-ci sur le transport. C'est probablement un problème de communication; nous avons eu l'impression de ne pas pouvoir faire comprendre. Un de mes amis vient de mentionner que c'est l'assemblée des délégués qui a dicté la politique. En fait, les délégués en ont recommandé une et selon la structure du *Saskatchewan Wheat Pool*, les décisions sont prises plus tard. L'orientation adoptée a suscité de vives inquiétudes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hovdebo.

**M. McInnis:** Monsieur le président, puis-je ajouter un mot?

**Le président:** Oui, monsieur.

**M. McInnis:** Notre région a eu la première déléguée et elle appuyait fermement la position de notre conseil qui considérait le tarif du Nid-de-Corbeau comme non négociable, mais dans deux ans elle a abandonné. Elle a dit que personne n'écoutait les délégués non plus.

**Le président:** Merci, monsieur McInnis. Une dernière question, monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse au représentant du *Saskatchewan Wheat Pool* de Young. Dans votre mémoire il est question de l'augmentation de vos dépenses d'exploitation. Voici ma question: combien une acre de terre agraire coûtait-il dans votre région en 1973, et à quel prix pourriez-vous la vendre maintenant, en 1983?

**M. Teneycke:** Très bien, mon cas est un assez bon exemple. J'ai commencé à cultiver en 1974 et on pouvait alors acheter un quart de section pour \$16,000, c'est-à-dire environ \$100 l'acre. Les terres qui se sont vendues dernièrement dans notre

[Text]

sold for \$500 an acre plus. And there has been land within 10 miles of us which was sold for approaching \$1,000 an acre. So that is anywhere between a 5- and 10-time increase. There are a lot of factors involved in that, such as how many people want to buy it, the quality of the land and on and on.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ostiguy.

**Mr. Hoppe:** Could I be permitted to comment? I suspect that there has been some attempt in the past . . . some people have said that you have to look at the price of land in terms of the value that the farmer owns. I would like to take this opportunity here to point out that is not quite the way things work. In our area the price of land is not quite as high as that quoted by my friend on the left here, but the prices have gone up as well. But the prices being paid for those parcels of land are not being paid by producers who intend to pay for them from that parcel of land. You have an entire farm of maybe 12 or 15 quarters, and that whole operation sacrifices a very very great deal to buy that one quarter in the hope that, some day, things will turn around and one of their sons will be able actually to use that as a base to start farming. It does not represent a productive value of land. And when you consider inter-generational transfers of farm land, it in no way represents the value of the land either, because the young person who wants to start out in farming could simply not in a million years afford to pay those kinds of prices.

**The Chairman:** I guess maybe that is why farmers in this area say they live poor and die rich.

**Mr. Hoppe:** I am afraid they do not even die rich, sir.

**Mr. Teneycke:** I think the other thing, sir, is that you are a short time alive and a long time dead.

**The Chairman:** With that I call to a close this appearance before the committee. I thank the representatives from the various pool committees and sub-districts for their appearance here tonight.

• 1955

**The Chairman:** I now call on the United Church of Canada, Saskatchewan Conference. I understand there is also a representative of the Anglican Church of Canada attending with the United Church representative. I also call on the Trinity Lutheran Church, Quinton, Saskatchewan.

I welcome the witnesses before the committee. Would you be kind enough, please, to identify yourselves and to tell me which group you represent.

**Mr. Ronald Harper (Executive Secretary, Saskatchewan Conference, United Church of Canada):** My name is Ronald Harper; I am the Executive Secretary of the Saskatchewan Conference of the United Church. To my right is Mr. Murray Krug, who is a former member of our national task force on agriculture and food resources and is presently a member of the conference committee on agriculture. To my immediate

[Translation]

région l'ont été à \$500 l'acre et plus; et à moins de 10 milles de chez moi d'autres se sont vendues à presque \$1,000 l'acre. Les prix sont donc de cinq à dix fois plus élevés. Bien des facteurs contribuent à cette hausse, c'est-à-dire le nombre d'acheteurs éventuels, la qualité du sol, etc . . .

**Le président:** Merci, monsieur Ostiguy.

**M. Hoppe:** Me permettriez-vous un commentaire? Je pense qu'on a déjà essayé . . . que certains ont dit qu'il faut considérer le prix des terres selon la valeur qu'elle représente pour l'agriculteur. J'aimerais profiter de l'occasion pour faire remarquer que ce n'est pas tout à fait comme cela que les choses se passent. Dans notre région, le prix de la terre n'est pas tout à fait aussi élevé que celui mentionné par mon ami de gauche, mais les prix ont aussi augmenté. Cependant, ces prix ne sont pas payés par les producteurs qui envisagent les payer à même la production de la terre achetée. Il s'agit d'exploitations agricoles de 12 ou peut-être 15 quarts de section et chaque exploitation engage d'énormes frais pour acheter ce quart de section, dans l'espoir qu'un jour la situation changera et qu'un de leurs fils pourra se lancer en agriculture à partir de cette parcelle. Ce prix ne représente pas la valeur productive de la terre. Et si on considère le transfert des terres agraires d'une génération à l'autre, il ne représente pas non plus en aucune façon la valeur de la terre, parce que le jeune qui veut se lancer en agriculture n'aurait pas les moyens en mille ans de payer ces prix.

**Le président:** C'est peut-être la raison, je suppose, pour laquelle les agriculteurs de cette région disent qu'ils vivent pauvres et meurent riches.

**M. Hoppe:** J'ai bien peur qu'ils n'arrivent même pas à mourir riches, monsieur.

**M. Teneycke:** Il faut aussi considérer, monsieur, qu'on ne vit que peu de temps et qu'on est mort pour longtemps.

**Le président:** Cela dit, je vais mettre fin à cette comparution devant le Comité. Je remercie les représentants des divers comités et sous-districts d'avoir bien voulu comparaître ce soir.

**Le président:** J'appelle maintenant la Conférence de la Saskatchewan de l'Eglise unie du Canada. Si j'ai bien compris, nous avons aussi un représentant de l'Eglise anglicane du Canada qui accompagne celui de l'Eglise unie. J'appelle aussi celui de l'Eglise luthérienne de la Trinité, de Quinton, Saskatchewan.

Je leur souhaite la bienvenue au Comité. Auriez-vous l'obligeance de vous présenter et de dire quel groupe vous représentez.

**M. Ronald Harper (secrétaire exécutif, Conférence de la Saskatchewan, Eglise unie du Canada):** Mon nom est Ronald Harper. Je suis le secrétaire exécutif de la Conférence de la Saskatchewan de l'Eglise unie. À ma droite, vous voyez M. Murray Krug, un ancien membre de notre groupe d'étude national de l'agriculture et des ressources alimentaires qui fait actuellement partie de notre comité de l'agriculture. Juste à



[Texte]

left is Canon William Portman, who is the Executive Secretary of the Qu'Appelle Diocese of the Anglican Church of Canada. To his left is David Petrie, who is a conference staff person here in Saskatchewan with responsibility for church and society and global concerns. To his left is Mr. Harry J. Elder, a farmer from Fillmore and a member of the conference committee on agriculture. I believe the others are representing the Trinity Lutheran Church; I will let them introduce themselves, sir.

**The Chairman:** Okay. Would you proceed, please, sir.

**Mr. Eric Kramer (Chairman, Trinity Lutheran Church, Quinton, Saskatchewan):** Thank you. My name is Eric Kramer. I am the Chairman of the Council of the Trinity Lutheran Church at Quinton. I farm in the Quinton vicinity. To my left is Brian Kramer, my son, who is here with me representing the Lutheran Church at Quinton.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen.

Now, do you wish to proceed by presenting an opening statement?

**Mr. Harper:** Yes, I would, sir. Can I suggest that I will present an opening statement, followed by an endorsement by Mr. Portman, and then move from there to the questioning if that is satisfactory to you?

**The Chairman:** Fine. I would ask you to be as brief as possible. I do not want to cut you off, but be as brief as possible, because we are running late.

**Mr. Harper:** What I will do, sir, then, since it was not possible for you to have our brief prior to this evening—I understand some kind of mix-up, that it did not get from Ottawa to you—what I will do is summarize the opening sections and move from there into the meat of the brief, if that is satisfactory. It is a total of seven pages.

First of all, we are here representing the United Church of Canada, which has a membership of about 900,000 persons who gather for worship and social action in some 4300 preaching places across this nation.

We see ourselves as a church that is at one and the same time national and regional; that is, through a distribution of powers within our church structures we are governed regionally and nationally. In a sense, because we were born about the same time as Canada was, there are a lot of kind of federal-provincial things that go on within our church. So we have some feeling for what you are engaged in here. It has been said that the United Church is one of the uniquely Canadian institutions; the other one is the NHL. We think we are doing a little better than they are these days.

The conferences of Alberta, Saskatchewan, and Manitoba and northwestern Ontario have about 178,000 households under pastoral care. We are basically a town and country church, with a majority of our pastoral charges being in towns and villages.

What credibility our church has in the prairie scene was earned in two major eras of our history: first, as the settlers

[Traduction]

ma gauche, le chanoine William Portman, qui est le secrétaire exécutif du diocèse de Qu'Appelle de l'Eglise anglicane du Canada. À sa gauche, M. David Petrie, un membre du personnel de la Conférence de la Saskatchewan qui s'occupe des questions d'ordre général touchant l'Eglise et la société. À sa gauche, M. Harry J. Elder, un agriculteur de Fillmore qui fait partie de notre comité de l'agriculture. Je pense que les autres représentent l'Eglise luthérienne de la Trinité. Je vais leur laisser le soin de se présenter eux-mêmes, monsieur.

**Le président:** Très bien. Allez-y, monsieur, s'il vous plaît.

**M. Eric Kramer (président, Eglise luthérienne de la Trinité, Quinton, Saskatchewan):** Merci. Je m'appelle Eric Kramer. Je suis le président du Conseil de l'Eglise luthérienne de la Trinité, de Quinton. J'exploite une ferme près de Quinton. À ma gauche, vous voyez Brian Kramer, mon fils qui est ici avec moi pour représenter l'Eglise luthérienne de Quinton.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs.

Voulez-vous maintenant nous présenter un exposé liminaire?

**M. Harper:** Oui, monsieur. Puis-je suggérer que je commence par présenter un exposé liminaire que complètera M. Portman et qu'ensuite nous passerons aux questions si cette façon de procéder vous agréé.

**Le président:** Très bien. Je vous demanderais d'être aussi brefs que possible. Je ne veux pas vous interrompre, mais soyez aussi brefs que possible, car nous prenons du retard.

**M. Harper:** Ce que je vais faire, alors, puisque vous n'avez pas pu nous entendre plus tôt, à cause d'une certaine confusion, si j'ai bien compris, qu'Ottawa ne vous a pas informés, je vais donc résumer l'introduction de mon exposé pour passer tout de suite à l'essentiel si cela vous semble acceptable. Le mémoire a sept pages en tout.

Premièrement, nous sommes ici pour représenter l'Eglise unie du Canada qui compte environ 900,000 membres qui se réunissent pour les services religieux et des activités d'action sociale dans environ 4,300 centres de prédication dispersés dans tout le pays.

Nous nous considérons comme une Eglise à la fois nationale et régionale; c'est-à-dire que selon la répartition des pouvoirs prévus pour les structures de l'Eglise, nous sommes gouvernés au niveau régional et national. En un certain sens, comme notre Eglise a pris naissance en même temps, à peu près, que le Canada, elle s'occupe de bien des questions d'ordre fédéral-provincial. Nous partageons donc dans une certaine mesure les problèmes que vous examinez ici. On a dit que l'Eglise unie était l'une des institutions strictement canadiennes; l'autre est la Ligue nationale de hockey. Nous pensons faire un peu mieux qu'elle, ces temps-ci.

Les conférences de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et du Nord-Ouest de l'Ontario comptent environ 178,000 foyers. Nous formons essentiellement une Eglise de petits villages et de campagnes et la plupart de nos ouailles vivent dans de petites villes et des villages.

Notre Eglise s'est acquise le respect de la population des Prairies au cours de deux périodes importantes de notre

## [Text]

moved onto the prairie and our predecessors, the Methodists and the Presbyterians, learned that rather than competing against each other, they could co-operate in order to provide service to new communities, particularly in this province and in Alberta; and also in the 1930s, when the church chose not to abandon the rural area and retreat into the urban areas. Thus, we have developed a strong and diverse base in rural areas, in which one would find in our membership persons of every political persuasion and who are members of such groups as the NFU, the Wheat Pool, Palliser—you name it, we have it. This we view both as strength and as a source of some tension within our body politic.

What are we about? We believe we are called by God, along with our partner churches and other faith communities, to be concerned with the quality of life, both personal and corporate, as is expressed between persons in local congregations and communities, regionally and in the broad fabric of Canadian society as it is viewed in a global context.

We believe the gospel calls us not only to mission in a narrow sense, but to justice and reconciliation as part of that mission. Our Judaeo-Christian tradition would not make a neat distinction between spiritual and material believing that the God of Creation has entered that material creation and provided for us a model of wholeness, as humankind seeks to live in community. Therefore, we believe our task is not only to be engaged in worship and study, not only in personal understanding and growth, but also to address ourselves to those moral and social issues that are worked out through the economic and political processes in nation, in region, and in world.

The Crow rate as we see it is to be seen as one part, and one part only, of a multi-faceted issue within the development of the regional-national relationship of the Canadian fabric. It is one of those negotiated parts of the hinterland-metropole struggle that has marked our effort to be a nation. It is at one and the same time a contract or covenant among the producer, the railways, and the government. It is also part of the cost of being Canadian. The covenant has allowed the grain producer to do what this region does best. It has allowed the railways, through land and money grants, to develop into strong and diversified corporations. It has allowed the Canadian people, through its government, to share in the development of the strength of a region in a different specific but not unequal way with other regions of the country. It has recognized both the regional and national character of the country in which, in its struggle to survive, so often has developed of necessity a mutuality model of co-operation of prime producer with private enterprise and with government.

The strain to move from this model, seen in an effort to abolish the Crow rate, is evidence for us not only in the struggle among organizations, business, and government, but

## [Translation]

histoire: Premièrement, quand les colons sont arrivés dans les Prairies et que nos précédesseurs, les Méthodistes et les Presbytériens, ont appris qu'au lieu de lutter les uns contre les autres, ils pourraient collaborer pour desservir les nouvelles communautés, surtout en Alberta, et ensuite quand notre Eglise a refusé, au cours des années 30, d'abandonner les régions rurales pour se retirer dans les villes. Nous avons donc ainsi une base forte et diversifiée dans les régions rurales où nous comptons des membres de toutes les orientations politiques ainsi que faisant partie de groupes comme le MFU, le *Wheat Pool*, Palliser, tout ce que vous voulez. Nous voyons cette diversité comme une force et aussi comme une source de tension dans l'établissement de la politique de notre organisme.

De quoi nous occupons-nous? Nous croyons que Dieu nous a chargés, tout comme les autres Eglises et les communautés d'autres croyances, de nous occuper de la qualité de la vie, tant au niveau individuel que collectif et tant au point de vue des relations entre les personnes, les congrégations et les communautés locales qu'au niveau régional et dans l'ensemble la société canadienne prise globalement.

Nous croyons que l'Evangile ne nous confie pas une mission strictement religieuse et que la justice et la réconciliation font partie de cette mission. Notre tradition judéo-chrétienne ne fait pas de distinction très nette entre le spirituel et le matériel et nous croyons que le Dieu de la création a créé le monde matériel et a donné un modèle d'unité aux êtres humains qui veulent vivre en communauté. Nous croyons donc que notre devoir ne consiste pas uniquement à nous occuper du culte, à l'étudier et à nous soucier uniquement de notre croissance et de notre compréhension personnelle, mais que nous devons aussi nous occuper des questions d'ordre moral et social qui se présentent dans l'évolution économique et politique des pays, des régions et du monde.

Le tarif du Nid-de-Corbeau, à notre point de vue, doit être considéré comme un élément, et un élément seulement, des multiples aspects de l'évolution des relations régionales et nationales au sein de la société canadienne. C'est l'un des éléments négociés de la lutte entre la métropole et les provinces qui a caractérisé les efforts que nous avons déployés pour former un pays. C'est en même temps un contrat ou une convention entre les producteurs, les chemins de fer et le gouvernement. Cela fait aussi partie de ce qu'il en coûte d'être Canadien. La convention a permis aux céréaliculteurs de travailler à ce que cette région fait le mieux. Elle a permis aux chemins de fer, grâce à des subventions consenties en argent et en terres, de devenir des sociétés puissantes et diversifiées. Elle a permis au peuple canadien, par l'entremise de son gouvernement, de participer à la mise en valeur d'une région, d'une façon différente mais équitable par rapport aux autres régions du pays. Elle a tenu compte à la fois du caractère régional et national de notre pays qui, dans sa lutte pour la survie, a si souvent dû, par nécessité, élaborer un modèle de collaboration mutuelle entre le producteur, l'entreprise privée et le gouvernement.

Cette tentative de supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau est le signe qu'il existe des tensions tendant à nous éloigner de ce modèle comme en témoigne la lutte entre les organismes, les



## [Texte]

in microcosm as we have experienced it within our church and community.

• 2005

In the period since 1975, the Saskatchewan Conference of the United Church of Canada has given consideration to the grain handling and distribution issues in a variety of studies, resolutions and petitions, in which congregations and presbyteries have engaged in study of rail line abandonment, the place of foreign owned or controlled inland terminals, as well as the issue of the Crow rate. The resolutions as passed form Appendix A of our submission.

In 1980 the 28th General Council of the United Church of Canada, meeting in Halifax, passed a resolution that called on the Canadian Transport Commission to ensure that future rail line policy in Canada would be based on social impact on communities, rather than on the profit margin for the rail companies.

The resolution dealt with at that meeting of council originated in the board of the United Church in Trossachs, Saskatchewan, and through processes of concurrence through the Souris Valley Presbytery and the Saskatchewan conference, that petition was heard and dealt with by our national governing body. We note also that consideration of this matter has been given by the Synod of Qu'Appelle Diocese of the Anglican Church of Canada. Mr. Portman will present that statement, which is also contained in Appendix B.

We would raise for your consideration what we would view as some danger signals that spring from the implications of the proposed changes.

There appears to be an assumption of a "survival of the fittest" philosophy underlying the proposal, which somehow flies in the face of the right of the disadvantaged to survive and the concern and care and protection of the smaller and weaker, be they individuals or be they communities.

In the jockeying for competitive advantage and lower rates at certain times, and from certain places that we have already heard about this afternoon, there may indeed develop a kind of cannibalism where communities, in the effort to survive, will seek to eat each other up economically, instead of living in a kind of symbiotic relationship. This we believe will further threaten the viability of many rural communities and of many small producers, and will have the effect of pitting neighbour against neighbour.

Not only is this evident between grain producers but also other sectors of the agricultural community, such as the specialty crop or stock producers. They have been placed in a position of having to look out for themselves as over against others. We do not believe the bill addresses these groups. It would seem to us, if equity is to prevail throughout the whole

## [Traduction]

entreprises et le gouvernement, mais aussi celles qui se font à l'intérieur du microcosme comme nous avons pu le constater à l'intérieur de notre Eglise et de notre communauté.

Depuis 1975, la Conférence de la Saskatchewan à l'Eglise unie du Canada s'est intéressée aux questions touchant la manutention et la distribution du grain, et cet intérêt qui s'est traduit par toutes sortes d'études, de résolutions et de pétitions au cours desquelles les congrégations et les presbytères ont étudié l'abandon des embranchements, la place des terminaux intérieurs appartenant à des sociétés étrangères ou contrôlés par elles, ainsi que la question du tarif du Nid-de-Corbeau. Les résolutions adoptées se trouvent en appendice à notre mémoire.

En 1980, le 28ème Conseil général de l'Eglise unie du Canada qui s'était réuni à Halifax a adopté une résolution invitant la Commission canadienne des transports à faire en sorte que les politiques qu'elle désormais relativement aux chemins de fer du Canada tiendraient compte des répercussions sociales qu'elles auraient sur les communautés et ne se fonderaient pas uniquement sur la marge de profit des sociétés ferroviaires.

Cette résolution adoptée à l'assemblée générale avait d'abord été présentée par le Conseil de l'Eglise unie de Trossachs, Saskatchewan, et grâce à l'appui du Consistoire de Souris Valley et de la Conférence de la Saskatchewan, cette pétition a été étudiée et adoptée par notre organisme directeur national. Nous soulignons aussi que cette question avait été étudiée par le Synode du diocèse de Qu'Appelle de l'Eglise anglicane du Canada. Monsieur Portman vous présentera cette déclaration qui se trouve aussi à l'appendice B.

Nous aimerions vous faire remarquer ce que nous considérons comme des signes de danger découlant des ramifications des modifications proposées.

La proposition semble s'inspirer d'une philosophie de «la survie du mieux adapté» ce qui semble, en quelque sorte, porter atteinte au droit de survivre des désavantagés et au devoir d'aider et de protéger le petit et le faible qu'il s'agisse de personnes ou de communautés.

En recherchant des avantages concurrentiels et des tarifs moins élevés, il peut parfois arriver à certains endroits comme ceux dont nous avons entendu parler cet après-midi, qu'on voit apparaître un genre de cannibalisme et que dans leurs efforts pour survivre les communautés essaient de se dévorer économiquement l'un l'autre au lieu de vivre dans une sorte de relations de symbiose. Nous croyons que cela posera une menace encore plus grande à la viabilité d'un grand nombre de communautés rurales et de petits producteurs, et que cette lutte pour la survie dressera chacun contre son voisin.

On le constate non seulement au niveau des céréaliculteurs mais aussi dans d'autres secteurs de la communauté agricole comme celui des cultures spéciales ou de l'élevage. On les a mis dans une situation où ils doivent lutter chacun pour soi, contre tous les autres. Nous ne croyons pas que le projet de loi tienne compte de ces groupes. Il nous semble que si nous

## [Text]

system, that some other means will have to be found within the legislative process to redress the balance so that the total agricultural community is treated, though perhaps not the same, yet with equity, so that in its totality we all benefit and the gain of one is not at the loss of another.

It seems to us, because the government is prepared to place considerable funding from tax dollars, it is important the benefits be as widely spread as is possible, and there be as equal an opportunity of access as is possible to devise.

At both a personal and a corporate level, the effect of but another variable in the whole decision-making process of grain production and distribution may indeed cause further distress which is destabilizing for persons. Another unknown or variable may indeed be one too many. Therefore, we would ask in any consideration of the proposed changes that those psychological and sociological factors be well weighed alongside the political and economic, so that a just, sustainable society may be maintained with its strength enhanced, its weakness protected, and the concern of neighbour for neighbour preserved.

Some would claim that to raise these issues before this committee is to ignore facts or to dwell in some kind of fuzzy idealism. It is our contention that as persons, as corporations, or as government, we are called in this matter to a realism that is humane.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harper.

Reverend Portman.

**The Reverend Canon W.G. Portman (Executive Secretary, Diocese of Qu'Appelle, Anglican Church of Canada):** Mr. Chairman, the Anglicans decided to perform a work of mercy for this committee. Instead of repeating the sentiments contained in the brief that has just been read, we decided to piggyback and save you having to go through another brief saying the same thing.

I have a short statement here from the executive committee of the Anglican Diocese of Qu'Appelle and you may have a copy—I think you have—with your copies of the brief.

The Anglican Diocese of Qu'Appelle associates itself with the brief, related to Bill C-115, of the Saskatchewan Conference of the United Church. This diocese is made up of more than 14,000 Anglicans in 135 congregations across the southern third of Saskatchewan. From its founding 100 years ago, the diocese has been closely involved with rural life and concerns. The resolution appearing as Appendix B of this brief is the most recent expression of this involvement. It was approved during our March synod, or convention, by clergy and lay delegates representing every parish in the diocese. In common with other communities of faith, Anglicans are concerned for quality of life. We believe that the issues addressed in the Saskatchewan conference brief adequately represent the concerns of synod about the proposals contained in Bill C-155. As Mr. Harper has said, the resolution of our synod appears as Appendix B to the brief. Thank you.

## [Translation]

voulons que tout le système soit équitable il faudra trouver d'autres moyens législatifs de rétablir l'équilibre pour la communauté agricole soit traitée, peut-être différemment, mais avec équité; pour que nous soyons tous avantagés et que les grains de l'un ne se fasse pas au détriment de l'autre.

Comme le gouvernement est prêt à investir une part considérable des fonds publics, il nous semble important que les avantages soient largement répartis et qu'on donne autant que possible à chacun l'occasion d'en profiter.

Tant au niveau des particuliers que des sociétés, tout le processus de prise de décision concernant la production et la distribution du grain est une autre variable qui risque d'aggraver l'angoisse, ce qui a un effet déséquilibrant sur les personnes. Une autre inconnue ou une autre variable peut en effet s'avérer de trop. C'est pourquoi, nous demandons au cours des études des modifications proposées qu'on tienne aussi compte des facteurs psychologiques et sociologiques et non seulement des aspects politiques et économiques afin d'assurer le maintien d'une société le maintien d'une société juste et viable en prévoyant des mesures qui amélioreront ses points forts, protégeront ses points faibles et conserveront des bonnes relations entre les voisins.

Certains prétendront que pour soulever ces questions au Comité, il faut ignorer la réalité ou vivre dans une sorte d'idéalisme nébuleux. Nous prétendons pour notre part que comme personne, comme société ou comme gouvernement, nous devons aborder ces questions avec un réalisme humain.

**Le président:** Merci monsieur Harper.

Révérend Portman.

**Le Révérend Chanoine W.G. Portman (secrétaire exécutif, diocèse de Qu'Appelle, Eglise anglicane du Canada):** Monsieur le président, les anglicans ont décidé de se montrer miséricordieux à l'endroit du comité. Au lieu de répéter les idées du mémoire qu'on vient de lire, nous avons décidé de les endosser et de vous épargner un mémoire qui dit la même chose.

J'ai une courte déclaration du Comité exécutif du Diocèse anglican de Qu'Appelle et je puis vous en remettre un exemplaire, je pense que vous l'avez déjà avec ceux du mémoire.

Le Diocèse anglican de Qu'Appelle appuie le mémoire de la Conférence de la Saskatchewan de l'Eglise unie au sujet du projet de loi C-115. Le Diocèse regroupe plus de 14,000 anglicans répartis dans 135 congrégations réparties dans le tiers sud de la Saskatchewan. Depuis sa fondation, il y a 100 ans, le Diocèse s'est toujours intéressé de près à la vie rurale et à ses préoccupations. Les résolutions qui se trouvent à l'appendice B de notre mémoire sont le témoignage le plus récent de notre intérêt. Il a été approuvé à notre synode ou convention de mars par les délégués cléricaux et laïques représentant toutes les paroisses du diocèse. Comme toutes les autres communautés religieuses, les anglicans s'intéressent à la qualité de la vie. Nous croyons que les positions adoptées dans le mémoire de la Conférence de la Saskatchewan correspondent bien à ce que pense le synode des propositions du projet de loi C-155. Comme M. Harper l'a dit, la résolution de notre synode se trouve à l'appendice B du mémoire. Merci.



## [Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Reverend Portman. It is said that the merciful shall receive mercy, and I am sure every member of the committee wishes that to you.

Mr. Kramer.

**Mr. E. Kramer:** Thank you, Mr. Chairman. I would like, first of all, to apologize to the committee for not having the revised copy for them. They probably have the rough draft in front of them. It did need some refining. We did not receive acknowledgement from your office, Mr. Chairman, that the brief was received, and we did not know until yesterday that we would even have the chance to present it here, so we did not have the time to have a revised copy for everyone. So my apologies to you.

**The Chairman:** I guess you do not owe us any; we probably owe you one. There have been some mix-ups, right enough, for which we are truly sorry. But if you stop and reflect for a minute on the logistics of organizing this operation, I guess it was not to be unexpected that there would be some mix-ups. In any case, sir, if you have sent the brief, when we start holding our hearings back in Ottawa again, surely it will be there by then, and we will have it appended to the proceedings of the committee.

**Mr. E. Kramer:** Thank you very much. We certainly want to thank you for giving us the opportunity to appear before the committee. I will turn it over to Brian with your permission, Mr. Chairman, and he will read the brief for us.

**The Chairman:** Fine. If he is going to read it, we will not have to append it. Very good. Proceed, please, Mr. Kramer.

**Mr. Brian Kramer (Trinity Lutheran Church, Quinton, Saskatchewan):** Mr. Chairman, members of the committee, the congregation of Trinity Lutheran Church would like to thank the members of the Transport Committee of the House of Commons for the opportunity to present our views concerning the legislation to amend the Crow rate, Bill C-155. Trinity Lutheran was established in 1922 in the community of Quinton, and services an area of a 30-mile radius surrounding the community. Our congregation is largely made up of farmers, teachers and business people located in and around the communities served by our church. We have a substantial number of young families in our congregation as well, and this has helped to build a very active Sunday school program in our church and a strong congregation for the future.

We felt it appropriate to present to the Transport Committee both the thoughts and ideas representative of the individuals in our church, as well as the philosophy and values supported by our church as a whole.

First, we present a letter from our congregation entitled *My Neighbour and Me*, which outlines the economic situation faced by farmers today, as well as concerns about the future. It is intentionally written in dialect form.

## [Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, révérend Portman. Il est dit bienheureux les miséricordieux car ils obtiendront miséricorde, et c'est la grâce que tous les membres du Comité vous souhaitent.

Monsieur Kramer.

**M. E. Kramer:** Merci monsieur le président. Je voudrais d'abord m'excuser auprès du Comité de n'avoir pu leur remettre la copie révisée. Ils ont probablement l'avant-projet. Il fallait y apporter quelques corrections. Nous n'avons pas reçu d'avis de réception de votre bureau, monsieur le président et ce n'est qu'hier que nous avons appris que nous aurions l'occasion de nous présenter ici. C'est pourquoi nous n'avons pas eu le temps de préparer une copie révisée pour chacun. Je vous présente donc mes excuses.

**Le président:** Je pense que c'est plutôt nous qui vous en devons. Il y a eu une certaine confusion, c'est exact, et nous en sommes vraiment désolés. Mais si vous vous arrêtez une minute à la logistique de l'organisation de cette opération, je pense que nous pouvions nous attendre à une certaine confusion. Quoiqu'il en soit, monsieur, si vous avez envoyé le mémoire, nous l'aurons certainement quand nous reprendrons nos audiences à Ottawa et nous le ferons mettre en appendice au compte rendu du Comité.

**M. E. Kramer:** Merci beaucoup. Nous tenons à vous remercier de l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant le Comité. Avec votre permission, monsieur le président, je veux maintenant laisser la parole à Brian qui nous fera lecture du mémoire.

**Le président:** Très bien. S'il le lit maintenant nous ne le ferons pas mettre en appendice. Très bien. Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Kramer.

**M. Brian Kramer (Église luthérienne de la Trinité, Quinton, Saskatchewan):** Monsieur le président, membres du Comité, la congrégation de l'Eglise luthérienne de la Trinité remercie les membres du Comité des transports de la Chambre des communes de lui avoir donné l'occasion de faire connaître son point de vue au sujet de la mesure visant à modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, le projet de loi C-155. L'Église luthérienne de la Trinité a été fondée en 1922 dans la communauté de Quinton, et elle dessert la région environnante dans un rayon de 30 milles. Notre congrégation se compose en grande partie d'agriculteurs, d'enseignants et d'hommes d'affaires vivant dans les communautés desservies par notre Eglise. Notre congrégation compte également un nombre appréciable de jeunes ménages, ce qui nous a aidé à organiser un programme d'école du dimanche très dynamique qui nous laisse entrevoir une congrégation forte pour l'avenir.

Nous estimons à propos de présenter au Comité des transports les idées des membres de notre Eglise de même que la philosophie et les valeurs qu'elle défend dans son ensemble.

Premièrement, nous présentons une lettre de notre congrégation intitulée *My neighbour and me* donnant un aperçu de la situation économique dans laquelle se trouvent les agriculteurs aujourd'hui ainsi que de leurs préoccupations face à l'avenir.

[Text]

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Kramer. Mr. Tessier, on a point of order.

**M. Tessier:** Pourrait-on demander à notre témoin de lire un peu moins vite pour aider un peu le service d'interprétation?

**The Chairman:** Mr. Kramer, you are going faster than the interpreter can translate. Will you slow down just a bit, please. Thank you, Mr. Tessier.

• 2015

**Mr. Brian Kramer (Trinity Lutheran Church):** This letter is entitled "My Neighbour and Me".

It is tough to talk to my neighbour about the Crow rate issue, maybe because the issue has been discussed about to death in western Canada. Volumes have been written, elections have been fought, farm organizations have become divided over the Crow and the electronic media has covered it all. But my neighbour and me have not noticed a lot happening yet so you are preoccupied with those things that we know have happened and will happen for sure.

Last fall's frost reduced gross income by 30% from what we would have received if we had had another 10 days frost free and cashflow was clobbered even worse with a nine-bushel quota on feed grade wheat. Then we have been busy with the decisions that had to be made about this year's crop. A late spring, a heavy weed growth and a tight cashflow can keep your mind preoccupied. Not much time to contemplate projected freight rate costs in 1990, especially when payments at the bank have to be made this fall.

My neighbour and me, like everyone in rural Saskatchewan, know the cost-price squeeze is really pinching the farm economy in 1983. Livestock producers, a lot of them located in the east, noticed it sooner, but grain growers on the Prairies are feeling it this year for sure, and it looks like it could be tougher in 1984. Lots of signs point that way.

Initial prices for grain are going down at the start of the crop year. There are a lot more auctions this year, farmers and machinery dealers mostly, but other businesses as well. Some forced sales, even bankruptcies; others are operators who figure it is not worth it any more and, of course, normal retirements.

On the cost side, things look pretty uncertain too. For us, grain farmers, interest rates and energy costs are pretty important. Even a modest operation capitalizes at \$400,000 or \$500,000 and lots run over \$1 million and cash operating costs run \$50 to \$100 per acre, depending on the inputs you use. It is tough to talk about farm financing and financing without exposure to interest rate fluctuations is a tough act now.

[Translation]

C'est intentionnellement qu'il est présenté sous forme dialectique.

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Kramer. M. Tessier invoque le Règlement.

**Mr. Tessier:** Could we ask our witness to read a little slower to give a chance to the translation service?

**Le président:** Monsieur Kramer, vous allez plus vite que l'interprète peut traduire. Pourriez-vous ralentir un peu, s'il vous plaît.

**M. Brian Kramer (Eglise luthérienne de la Trinité):** Cette lettre s'intitule «Mon voisin et moi».

Il m'est difficile de parler à mon voisin de la question du tarif du Nid-de-Corbeau, c'est peut-être parce qu'elle a été discutée à mort dans l'Ouest. On a écrit des volumes, on a fait des campagnes électorales, des organismes agricoles se sont divisés sur cette question et les media électroniques nous ont tenu au courant de tout. Cependant, mon voisin et moi n'avons pas vu grand chose encore, c'est sans doute pourquoi vous vous préoccupez autant de ce qui s'est passé et de ce qui arrivera certainement.

La gelée de l'automne dernier a réduit de 30 p. 100 les recettes brutes que nous aurions eues si nous avions eu dix jours de plus et notre situation a encore empiré avec le quota de 9 boisseaux imposé sur le blé de provende. Nous avons ensuite été très occupés à prendre des décisions au sujet de la récolte de cette année. Il n'en faut pas plus qu'un printemps tardif, beaucoup de mauvaises herbes et peu d'argent pour causer bien des préoccupations. Nous n'avons pas eu 40 ans pour nous occuper du coût prévu du tarif du transport de 1990, surtout qu'il faut rembourser la banque cet automne!

Mon voisin et moi savons comme toute la Saskatchewan rurale que la marge entre les coûts et les prix de l'économie rurale était vraiment étroite en 1983. Les éleveurs dont un grand nombre est dans l'Est l'ont remarqué plus tôt, mais les céréaliculteurs des Prairies ne s'en rendent vraiment compte que cette année; il semble que la situation pourrait empirer en 1984. Bien des indices le laissent prévoir.

Les prix initiaux du grain sont à la baisse au début de la campagne agricole. Il y a bien plus de ventes aux enchères cette année, surtout des agriculteurs et des concessionnaires de machines agricoles, mais d'autres entreprises aussi. Certains sont forcés de vendre ou même de déclarer faillite. D'autres considèrent que ce n'est plus la peine et il y a aussi, bien sûr, ceux qui prennent leur retraite.

Du côté des coûts, la situation semble bien incertaine aussi. Pour nous, les céréaliculteurs, les taux d'intérêt et les coûts de l'énergie sont très importants. Même une petite exploitation agricole fait un chiffre d'affaires de \$400,000 à \$500,000 et bien d'autres dépassent le million; les frais d'exploitation oscillent entre \$50 et \$100 l'acre, selon les mises de fonds. Le financement des exploitations agricoles est un problème épineux, et il est bien difficile, aujourd'hui,



## [Texte]

It seems to us that a grain farmer's problems are not a big part of the equation when the interest rates get set every Thursday.

Then there are energy costs. you notice fuel price changes when even an average size tractor burns five to eight gallons every hour it runs. But fuel is only the tip of the iceberg; fertilizer, pesticides, heat for the house and the shop and electricity are all affected, and it sure adds up.

It sure does not do a lot for grain farmers' confidence in Canadian policy-makers when they devise an energy strategy for the next few years that did not even consider falling world prices a remote possibility. It now looks like world prices could fall further and will be at a competitive disadvantage to grain producers in most other countries on energy-related inputs.

So when you look at all the immediate problems facing the grain farmer in 1983, you can see that freight rate structure is only part of the puzzle. But nobody lives just in the present; we are all the product of our experiences and our past.

My neighbour and me, like farmers everywhere but especially on the Prairies, cannot look back without realizing how important good neighbours have been over the years. The memories of helping hands given and received, the good social times, the help and the understanding during tragedy or bereavements are common, but that does not make them any less real. Being a good neighbour is a lot like being a good Christian. When you get right down to the nitty-gritty of Jesus' teachings, maybe that is what he was saying. After all, he said love thy neighbour as thyself, many ways and many times. That might be why it is tough to talk to the neighbour about the Crow rate.

We both know that the freight rate cost increases projected to 1990 are about what he and I have been netting on the average from our operations over the past few years and what we can expect over the next few years. So when you get right down to the brass tacks, if the changes that are being talked about now come to pass, there is a pretty good chance that there will not be enough net left over in our two operations to make a living for both our families. That means that in a lot of Prairie farm communities some farmers are going to have to go and some will have to stay. It is not a new story in Saskatchewan, or in most of the world for that matter. Farm to urban migration has been a fact of life for a number of generations now, but that does not make it any easier when you are the one who has to decide to go or to stay, and if you are going to stay on the farm, you had better have a strategy for survival. For grain

## [Traduction]

de se financer sans être à la merci des fluctuations du taux d'intérêt.

Il semble que les problèmes des céréaliculteurs ne pèsent pas lourd, le jeudi, quand on fixe les taux d'intérêt.

Il y a ensuite les coûts de l'énergie. On remarque les fluctuations du carburant quand on sait qu'un tracteur de grosseur moyenne en consomme de 5 à 8 gallons l'heure. Mais le carburant n'est que la pointe de l'iceberg, les hausses touchent le prix de l'engrais, des pesticides, du chauffage de la maison et de l'atelier et il y a l'électricité et tout cela monte très vite.

Il est certain que les décideurs de la politique canadienne n'ont rien fait pour inspirer plus confiance aux céréaliculteurs lorsqu'ils ont conçu une stratégie énergétique, il y a quelques années, sans même envisager la possibilité d'une baisse des prix mondiaux. Tout indique maintenant que les prix mondiaux risquent de baisser encore et que les céréaliculteurs seront désavantagés par rapport à ceux des autres pays pour ce qui est des produits dont ils ont besoin et dont les prix varient en fonction de celui de l'énergie.

Si vous considérez tous les problèmes immédiats auxquels le céréaliculteur est confronté en 1983, vous comprendrez que la structure du tarif de transport n'est qu'un élément du problème. Cependant, personne ne vit que dans le présent. Nous sommes tous le produit de nos expériences et de notre passé.

Mon voisin et moi, tout comme les agriculteurs de partout ailleurs, mais surtout ceux des Prairies, pouvons jeter un regard en arrière et réaliser à quel point les bonnes relations entre les voisins ont été importantes dans le passé. Les souvenirs des coups de main donnés et reçus, des bons moments passés ensemble, de l'aide et de la compréhension échangées à l'occasion des tragédies ou des deuils sont nombreux, mais ils n'en sont pas pour autant moins réels. Un bon voisin et un bon chrétien ont beaucoup en commun. Si on va vraiment au fond des enseignements de Jésus, c'est peut-être ce qu'il a voulu dire. Après tout, il a dit «Aime ton prochain comme toi-même», de bien des façons et bien des fois. C'est peut-être pour cela qu'il est difficile de parler du tarif du Nid-de-Corbeau à mon voisin.

Nous savons tous deux que les augmentations de coût du tarif de transport prévues pour 1990 équivalent à peu près aux recettes nettes que nous avons réalisées en moyenne ces dernières années et que nous pouvons prévoir pour les quelques années qui viennent. Par conséquent, si on va au fond des choses et si les modifications dont on parle maintenant sont jamais adoptées, nous risquons fort que les revenus nets des deux exploitations ne suffisent pas à faire vivre nos deux familles. Cela signifie que, dans bien des communautés rurales des Prairies, certains devront partir et d'autres devront rester. Ce n'est pas nouveau en Saskatchewan ni dans la plupart des endroits du monde, tant qu'à cela. La migration des campagnes dans les villes existe depuis des générations maintenant, mais cela ne rend pas les choses plus faciles quand c'est à votre tour de décider de partir ou de rester. Si vous décidez de rester, il vaut mieux avoir une

## [Text]

farmers in Saskatchewan this year, that strategy needs a Crow Rate change scenario. So being a good neighbour becomes as hard as being a good Christian when you need some or all the neighbour's farm to make a go of it and pay the extra freight as well.

But the issue extends far beyond my neighbour's farm and mine. The future of neighbouring grain handling facilities and neighbouring communities is on the line as well. If variable freight rates in whatever form or name are adopted, it seems to us that the winners and losers will be identified in short order. In the name of efficiency a whole lot of social upheaval will take place in rural prairies in the next two decades.

When my neighbour and me look back over the past six or eight decades and listen to the old folks talk about what farm organizations did in those decades, or read the history of those organizations, it looks to us that a whole lot of work was devoted to getting federal government regulation of grain companies, the railroads and grain prices so that grain farmers were not subject to cut-throat competition practices that pitted neighbour against neighbour.

Now we are talking about giving a lot of rate-setting power back to the railways. Have today's farmers forgotten the lesson their grandfather and fathers learned, or is it that the policy makers do not know history? Whatever the reason, me and most of my neighbours cannot help that tight feeling in the pits of our stomachs when we think of the uncertainty that variable rates represent to us.

We know some rationalization of the grain handling system in rural communities in the Prairies will have to come. In fact, changes in rural communities have been going on since the west was settled. Farms have been getting bigger, roads better and travel faster for longer than many of us have lived, and rural communities have changed to reflect this. Many small towns and villages have declined, schools have centralized and churches amalgamated. There are now trucks in the line-ups at the elevator from 30 miles or more away. They are from communities that have lost their elevators and rails, and if you have to haul that far, you have to take a big load. Big new trucks mean more acres to justify cost, and that means fewer neighbours in the future. You can slice it any way you want to, but big trucks making longer trips also mean a lot more expense for rural roads so a lot of the money the railways save will be spent on roads and trucks.

As grain farmers, we cannot help but question the motives that are stimulating the present Crow rate policy

## [Translation]

stratégie de survie. Cette année, pour les céréaliculteurs de la Saskatchewan, cette stratégie exige un scénario conçu en fonction de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Il est donc aussi difficile d'être un bon voisin quand vous avez besoin d'une partie ou de toute la terre du voisin pour avoir une chance de survie et être en mesure de payer des tarifs de transport plus élevés.

Mais la question va beaucoup plus loin que l'exploitation agricole de mon voisin et la mienne. L'avenir des installations de grain et des communautés avoisinantes est aussi en jeu. Si jamais les tarifs de transport variables sont adoptés, que m'importe la forme ou le nom qu'on leur donne, il me semble que les gagnants seront vite séparés des perdants. Au cours des deux prochaines décennies, les régions rurales des Prairies auront à subir de nombreux bouleversements sociaux, et ce, au nom de l'efficacité.

Quand mon voisin et moi regardons ce qui s'est passé au cours des six ou huit dernières décennies et que nous écoutons les anciens nous parler de ce que les organismes agricoles ont fait au cours de ces années, ou encore que nous lisons l'histoire de ces organismes, il nous semble qu'on a déployé énormément d'efforts pour amener le gouvernement fédéral à réglementer les sociétés céréalières, les chemins de fer et les prix du grain pour que les céréaliculteurs n'aient pas à subir les affres d'une concurrence acharnée qui dresse les gens les uns contre les autres.

Il est maintenant question de remettre aux chemins de fer une grande partie du pouvoir de décision concernant l'établissement des tarifs. Les agriculteurs d'aujourd'hui ont-ils oublié la leçon que leurs grand-pères et leurs pères ont appris, ou serait-ce ceux qui font les politiques qui ne connaissent pas l'histoire? Quelle que soit la raison, la plupart de mes voisins et moi-même ne pouvons nous empêcher d'avoir le cœur serré quand nous pensons à toute l'incertitude que représentent pour nous les tarifs variables.

Nous savons qu'il faudra rationaliser dans une certaine mesure le système de manutention du grain des communautés rurales des Prairies. En fait, celles-ci subissent des changements depuis la colonisation de l'Ouest. Les fermes ont grossi, les routes se sont améliorées, la rapidité du transport s'accroît d'autant plus que la plupart d'entre nous puisse se souvenir et les communautés rurales ont évolué en conséquence. Un grand nombre de petites villes et de villages ont décliné, les écoles se sont centralisées et les églises se sont fusionnées. Il y a maintenant des camions qui viennent de 30 milles et plus faire la queue aux élévateurs. Ces camions viennent de communautés qui ont perdu leur élévateur et leur voie ferrée; s'ils vous faut transporter votre grain aussi loin, faut une grosse charge. Les énormes camions neufs exigent un plus grand nombre d'acres en culture pour justifier les coûts, ce qui signifie moins de voisins à l'avenir. Quelle que soit la façon de l'envisager, si les camions lourds font le transport sur de plus longues distances, les routes rurales coûteront plus cher, ce qui veut dire qu'une grande partie des sommes économisées par les chemins de fer dépensées pour les routes et les camions.

Comme céréaliculteurs, nous ne pouvons que nous interroger sur les motifs de la révision actuelle de la



## [Texte]

review. Sure, some of our leaders are telling us we will need extra capacity to move the grain from the Prairies, and we see some truth in this. We know that if world markets are there, we can grow more, given half a break from Mother Nature. In fact, if the cost of inputs and grain prices are in line, a lot of us think our farms would be better off producing more with fewer acres in summer fallow. But when we consider the contribution of prairie agriculture to the development of Canada, most of us think it is unfair to load a big part of the long-run capital costs of major new improvements to the rail system on prairie agriculture. A lot of the benefits will go to resource industries like mining and lumber and to the manufacturing industry that services those industries, agriculture and railways themselves.

My neighbour and me, like farmers everywhere, over coffee on rainy mornings or over cards during winter evenings, have talked about alternatives for our operations. We recognize there could be lots of advantages if we could intensify our livestock operations or intensify crop production with more special crops. We even admit in weaker moments that we do not farm half as good as we already know how to, but the realities of farming in our area cannot be overlooked. We are pretty limited in the marketing opportunities for a big increase in livestock and livestock products here and given the political realities of Canada, we think we are not going to gain big market advantages quickly for the western livestock industry. Also given the political realities of the world, we do not think we will quickly or easily develop large, stable export markets for major expansion and crop production.

When we consider our community and most of our adjacent communities, those who have done best over the long haul have grown a lot of wheat. It seems our institutions perpetuate a wheat economy, especially in those parts of Saskatchewan where wheat does best, but there are many good reasons for this.

• 2025

So my neighbour and I agree that we are not about to gamble too heavily on livestock or special crops. We can both relate a dozen or more unhappy stories about those who did, and lost.

So where does this leave my neighbour and me? I guess it depends on a lot of the care and wisdom you as legislators bring to the final decisions on this Crow legislation. We are worried that you will be panicked into hasty decisions by cries of impending doom from the railways. Remember,

## [Traduction]

politique du tarif du Nid-de-Corbeau. Certains de nos dirigeants nous disent, bien sûr, qu'il faut accroître nos moyens de transport du grain des Prairies, ce qui nous semble, en partie, justifié. Nous savons que, s'il existait des débouchés mondiaux suffisants, nous pourrions produire davantage, pourvu que la nature nous en donne un tant soit peu la chance. En fait, strictement du point de vue des coûts d'exploitation et des prix du grain, bon nombre d'entre nous pensons que nos exploitations agricoles seraient plus prospères si nous produisions davantage et avions moins d'acres en jachère, l'été. Cependant, si on considère la contribution de l'agriculture des Prairies au développement du Canada, la plupart de nous estimons qu'il est injuste de demander à l'agriculture des Prairies de financer, en grande partie, les immobilisations à long terme des principales améliorations qu'on veut apporter au système ferroviaire. Ces améliorations profiteront aussi énormément au secteur de l'exploitation des ressources naturelles, comme les mines et l'exploitation forestière qu'à celui de la fabrication qui dessert ces industries, l'agriculture et les chemins de fer eux-mêmes.

Mon voisin et moi, tout comme les agriculteurs de partout, avons parlé en prenant un café par un matin pluvieux ou en jouant aux cartes pendant les soirées d'hiver des possibilités qui s'offrent dans l'exploitation de nos fermes. Nous nous rendons compte qu'il pourrait être très avantageux d'intensifier notre élevage ou notre production en faisant plus de cultures spéciales. Nous admettons même dans nos moments de faiblesse que nous sommes loin d'exploiter nos fermes aussi bien que nous le pourrions, mais nous ne pouvons faire abstraction des réalités de l'exploitation agricole dans notre région. Compte tenu des possibilités de commercialisation d'une forte augmentation de l'élevage et de ses produits dérivés et des réalités politiques du Canada, nous pensons que l'élevage de l'Ouest ne sera pas de sitôt avantagé sur le marché. De plus, compte tenu des réalités politiques mondiales, nous ne pensons pas que nous pourrions facilement, en un rien de temps, développer de grands marchés d'exportation stables permettant une grande expansion et une forte augmentation de la production.

Si nous regardons dans notre communauté et dans la plupart de celles qui nous entourent, ceux qui ont le mieux prospéré, à long terme, ont cultivé beaucoup de blé. Il semblerait que nos institutions perpétuent une économie fondée sur le blé, surtout dans les parties de la Saskatchewan où il pousse le mieux, mais il y a aussi un grand nombre de bonnes raisons.

Mon voisin et moi sommes d'accord que nous ne miserons pas trop sur le bétail et les récoltes spéciales. Nous pouvons tous deux raconter des histoires tristes au sujet des personnes qui sont ainsi agi.

Qu'est-ce que mon voisin et moi devrions faire? Tout dépend du soin et de la sagesse que vous, à titre de législateurs, manifestez dans les décisions que vous prendrez au sujet de la loi du Nid-de-Corbeau. Nous craignons que vous ne soyez contraints de prendre des décisions précipitées sous

## [Text]

those railroads expanded financially shaky corporations, built to service the rail transportation needs of Canada when it was mostly a brand new country, into major multinational corporations with many and varied interests.

We also worry that you may be duped by other narrow, vested interests. If you are, we are in for a couple of rough decades. We will have a lot of trouble staying good neighbours and good Christians, and our communities and our institutions on the Prairies will be in for a rough ride, too. Maybe the conscience of those that stay will be relieved if they give good farewell parties for those who leave.

Those are pretty harsh words for the railways and the other large corporate players, are they not? But that is the way my neighbour and I feel about corporations. It seems to us that the main difference between corporations and people is the way they are judged. People only live so long, and each one of us knows that our day of judgment is coming. We mostly all make an effort so that we will be judged good neighbours and good Christians.

Corporations, on the other hand, are never supposed to die. They only die when they fail. So it seems to us that they only have one yardstick to measure success, and that is the dollar bill. You know, maybe what we need is an index of good neighbourism to judge corporations by. We could put the index right beside the financial statement. If we did it that way, maybe we could develop a little more trust for corporations.

So it is up to you. But my neighbour and me cannot see how you would legislate against good neighbourliness.

As noted previously, this letter represents the grass-roots concerns and issues that affect the individual members of our church. In respect to our church as a congregation, we strongly believe in the family farm and the rural way of life. We feel our church, as well as all churches, has an important role to play in shaping attitudes and values of the people in our society. We strongly advocate the protection of the family farm and the rural way of life, because the family farm provides the type of environment that promotes the growth of human personality; the stability and enrichment of strong family life; stewardship, which is caring for and sharing the resources of our earth; as well as honesty and trust.

The Central Canada Synod of the Lutheran Church in America, of which our church is a member, has held several Listening to People Conferences on Agriculture, and as a result of the discussions a statement on agriculture has been prepared. The statement notes that the Old Testament principles of justice and social order show God's clear intention that the values of people in society are to be based on quality of human life, rather than on economic factors. It also notes that the people of Israel were given a clear blueprint for life in

## [Translation]

la pression du désastre que président les chemins de fer. Rappelez-vous que ces chemins de fer ont édifié des sociétés qui n'étaient pas solides sur le plan financier et qui furent établies pour satisfaire aux besoins de transport du Canada alors que le Canada était une jeune nation et que ces sociétés se sont développées en corporations multinationales dont les intérêts sont nombreux et variés.

Nous craignons aussi que vous vous fassiez jouer par d'autres intérêts établis et étroits d'esprit. Si vous en avez la crainte, nous ferons face à deux décennies troublantes. Nous éprouverons de la difficulté à demeurer de bons voisins et de bons chrétiens tandis que nos collectivités et nos institutions des Prairies éprouvent elles aussi des difficultés. Peut-être que ceux qui resteront soulageront leur conscience en souhaitant un bon départ à ceux qui s'en vont.

Voilà donc des paroles dures pour les chemins de fer et pour les autres joueurs des sociétés importantes, n'est-ce pas? Mais c'est ce que mon voisin et moi nous ressentons au sujet des corporations. Il nous semble que la différence entre les sociétés et le peuple est la façon dont on les juge. Les gens ne vivent qu'un certain temps et chacun de nous sait que le jour du jugement arrivera. Nous nous efforçons d'être jugés comme de bons voisins et de bons chrétiens.

Les corporations, en revanche, ne meurent jamais. Elles ne meurent que lorsqu'elles font faillite. Mais il nous semble qu'elles n'ont qu'une mesure pour évaluer leur succès, et c'est le dollar. Peut-être aurions-nous besoin d'un indice de bon voisinage pour évaluer les corporations? Nous pourrions juxtaposer cet indice à l'état financier. Si nous en faisons ainsi, peut-être que nous pourrions avoir un peu plus confiance envers les corporations.

La chose relève de vous. Mais mon voisin est moi nous ne pouvons pas voir comment vous pouvez adopter une loi sur la qualité d'être bons voisins.

Comme nous l'avons mentionné, la lettre reflète les préoccupations des collectivités locales et les problèmes qui touchent les membres de notre église. En ce qui a trait à notre église en tant que congrégation, nous croyons à l'exploitation agricole familiale et au mode de vie rural. Nous estimons que notre église, comme toutes les églises, peut jouer un rôle important dans l'établissement de valeurs et d'attitudes des gens de notre société. Nous préconisons fortement la protection de la ferme familiale et du mode de vie de la campagne, parce que la ferme familiale fournit le genre d'environnement qui stimule la croissance de la personnalité humaine, la stabilité et l'enrichissement de la vie de famille, le sens de responsabilité qui est de prendre soin des ressources de la terre et de les offrir en partage ainsi que l'honnêteté et la confiance.

Le synode central canadien de l'Eglise luthérienne en Amérique (*The Central Canada Synod of the Lutheran Church in America*) dont notre église fait partie, a tenu plusieurs conférences «pour écouter le peuple» au sujet de l'agriculture; nous avons, à la suite de ces entretiens, préparé une déclaration au sujet de l'agriculture. La déclaration évoque les principes de justice et d'ordre social de l'Ancien testament qui montrent que l'intention de Dieu est de fonder la valeur des gens dans la société sur la qualité de la vie humaine



[Texte]

the promised land. Every structure of society was to foster justice and not injustice. No one was to be separated from access to a means of production.

Based on the principles outlined in the statement from the Listening to People Conferences on Agriculture of the LCA church, the congregation of Trinity Lutheran Church, Quinton, strongly rejects the plan of the Canadian federal government to change the Crow rate. The members of our church cannot and will not condone the policies and actions of any government that charts a course of destruction for the family farm, rural communities and the rural way of life.

By asking farmers to pay more to transport grain while one of Canada's largest corporations, Canadian Pacific Limited, increases its profits at the expense of farmers, the federal government, whether it admits it or not, is indeed charting a course of destruction for the family farm.

We call on the committee's sense of humanity and justice for farmers and for the farm communities. We ask that the Transport committee recommend to the federal government that the legislation to change the Crow rate be abandoned entirely, so that the Crow rate can remain as it exists at the present time. This will ensure that the family farm and the rural way of life can continue and that future generations will be able to share in the values and attitudes shaped by the rural way of life.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kramer.

Since that concludes the presentations, we will go to questioning, starting with Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

I guess in an opening question, looking at the brief that was presented by the United Church, in 1980 at the general council there was a resolution passed and it—just briefly, Canada passed a resolution which called upon the Canadian Transport Commission to ensure that the future of rail line policy in Canada would be based on the social impact of communities, rather than the profit margin of rail companies. I take it that that statement and that resolution that was passed—was it reaffirmed in the general council that followed, in 1982?

**Mr. Harper:** I am not sure that that was before—I am trying to remember the report of the Committee on Agriculture and Food Resources at the Montreal council, which was in 1982. I cannot recollect that it was necessarily reaffirmed. It certainly was not denied.

**Mr. McKnight:** Through you, Mr. Chairman, could you explain a little more fully, for the benefit of the committee, the statement on page 5 where there appears to be an assumption of the "survival of the fittest" philosophy underlying the

[Traduction]

plutôt que sur des facteurs économiques. Elle souligne aussi que le peuple d'Israël a reçu un plan bien défini pour sa vie dans la terre promise. Chaque élément de la société devait promouvoir la justice et non l'injustice. On ne devait tenir personne à l'écart des des moyens de production.

A la lumière des principes formulés dans la déclaration émanant de la conférence d'écoute du peuple au sujet de l'agriculture tenue par l'Eglise luthérienne du Canada, l'assemblée des fidèles de la *Trinity Lutheran Church*, de Quinton, rejette vigoureusement le plan du gouvernement fédéral canadien en vue de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Les membres de notre église ne peuvent ni ne veulent appuyer les politiques et les initiatives d'un gouvernement qui s'oriente vers la destruction de la ferme familiale, des collectivités rurales et du mode de vie de la campagne.

En demandant aux cultivateurs de payer davantage pour le transport de leur grain tandis que le Canadien pacifique, l'une des plus puissantes sociétés canadiennes, augmente ses gains aux dépens des cultivateurs, le gouvernement fédéral, qu'il l'admette ou non, s'oriente effectivement vers la destruction de la ferme familiale.

Nous faisons appel au sens d'humanité et de justice du comité en faveur des cultivateurs et des collectivités agricoles. Nous demandons au Comité des transports de recommander au gouvernement d'abandonner complètement le projet de modifier la loi sur le tarif-de-Corbeau, de façon que le taux du Nid-de-Corbeau demeure comme il existe à l'heure actuelle. Cette mesure assurera que l'exploitation agricole familiale et le mode de vie de la campagne pourront se maintenir et que les générations à venir pourront perpétuer les valeurs et les attitudes que le mode de vie de la campagne inspire.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Kramer.

Comme ceci termine la présentation des mémoires, nous procédons aux questions, en commençant par M. McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

En examinant le mémoire présenté par l'Eglise unie, on constate qu'au conseil général tenu en 1980, il y a eu une résolution demandant à la Commission canadienne des transports de s'assurer que la politique future du Canada au sujet des lignes de chemins de fer serait fondée sur son effet sur les collectivités, plutôt que sur la marge de gains des compagnies ferroviaires. Cette déclaration et cette résolution qui a été adoptée ont-elles été réaffirmées lors du conseil général qui a suivi en 1982?

**M. Harper:** Je ne suis pas sûr de ce fait. Je tente de me rappeler du rapport du comité sur l'agriculture et les ressources alimentaires présenté au conseil de Montréal, qui a eu lieu en 1982. Je ne sais pas si cette réaffirmation s'est produite. On l'a certes pas rejetée.

**M. McKnight:** Monsieur le président, pourriez-vous expliquer un peu plus pleinement, pour l'information du Comité, la déclaration de la page 5 où l'on semble invoquer la théorie de la survivance des mieux adaptés pour justifier la

[Text]

proposal? Where do you see that assumption in Bill C-155, Mr. Harper?

**Mr. Harper:** I will ask Murray Krug to respond to that, if that is all right.

**The Chairman:** Mr. Krug.

**Mr. Murray Krug (The United Church of Canada, Saskatchewan Conference):** One of the areas that—if we go to variable rates, that simply means that the larger points or the strongest points are going to have an advantage over the smallest. That is the survival of the fittest. Just the very nature of increasing cost to farmers, as was mentioned by the previous speaker, introduces a competition whereby if I want to stay in farming, one of the ways that I do that is by expanding my land base, and by expanding my land base I squeeze out somebody else. Now, I think that is what we refer to as the “survival of the fittest”.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you.

The other thing that I would like some elaboration on—on page 6 of the brief, you state that:

The federal government is prepared to place considerable funding from tax dollars but it is important that the benefits be as widely spread as is possible and that there be as equal an opportunity of access as is possible to devise.

What tax dollars are you referring to, and where do you see them spread? Is this referring to Bill C-155, or is it government tax dollars in general?

**The Chairman:** Mr. Krug.

**Mr. Krug:** I think what we would have in mind would be that the money for transportation that is connected with the bill—that, again, thinking in terms of it being distributed evenly, I think we have to refer back again to the principle that we established earlier. We would measure that in terms of how it helps the people who are the weakest, the ones who are in the poorest position to bargain, whether that is the small farm, whether it is the small community. It would be related back to that.

So we are saying that the tax dollars, in other words, should not go to the railways or the corporations, who would be in a stronger position to bargain and to control their own destiny than what many of the smaller farmers or small communities would. We would see it as the role of the government to see that those dollars protect the weakest and the ones who need it. I think that would be partly why we are saying, distribute it that way—be careful of how it is distributed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Dubois.

• 2035

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** First, just allow me to explain. If you want translation, use the earpiece and turn the button to channel

[Translation]

proposition. Où voyez-vous cette supposition dans le projet de loi C-155, monsieur Harper?

**M. Harper:** Je demanderai à Murray Krug de répondre à cette question, si vous êtes d'accord.

**Le président:** Monsieur Krug.

**M. Murray Krug (conférence de la Saskatchewan, l'Eglise unie du Canada):** Si l'on considère les taux variables, le point plus fort ou les points les plus forts auront un avantage par rapport aux points les plus faibles. C'est bien là la survivance des mieux adaptés. Le fait même d'augmenter le coût des exploitants agricoles, comme l'a mentionné l'orateur précédent, introduit un élément de concurrence selon lequel, pour continuer mon occupation d'exploitant agricole, je dois étendre la superficie de ma terre et en ce faisant, je fais tort à quelqu'un d'autre. C'est bien là la «survivance des mieux adaptés».

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci.

L'autre question au sujet de laquelle je voudrais des éclaircissements est à la page 5 du mémoire. Vous dites:

Le gouvernement fédéral est disposé à approprier une vaste somme de dollars découlant des impôts mais il est essentiel de bien répartir les subventions et d'en donner l'accès à le plus de personnes possible.

De quels dollars d'impôt parlez-vous et comment en voyez-vous la répartition? Parlez-vous du projet de loi C-155 ou parlez-vous des fonds fiscaux du gouvernement en général?

**Le président:** Monsieur Krug.

**M. Krug:** Je crois que nous pensons aux crédits relatifs au transport liés au projet de loi. En parlant de leur répartition égale, nous devons, à mon avis, nous reporter au principe que nous avons établi plus tôt. Nous évaluerons cet argent en fonction de l'aide qu'il fournit aux gens qui sont les moins forts, ceux qui ne sont pas en mesure de négocier, que ce soit la petite exploitation agricole ou la petite collectivité.

Nous disons donc que les dollars fiscaux ne devraient pas être fournis aux chemins de fer ou aux sociétés qui seraient le plus en mesure de négocier et de régir leur propre destinée que la plupart des petites exploitations agricoles et des petites collectivités. Nous estimons que c'est le rôle du gouvernement de veiller à ce que ces crédits soient dirigés vers les plus faibles et vers ceux qui en ont besoin. C'est la raison pour laquelle nous disons de répartir ces argents de cette façon mais de nous assurer de la méthode de répartition.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Tout d'abord, permettez-moi d'expliquer que, si vous désirez la traduction, vous devez utiliser l'écouteur et



[Texte]

No.1. You get translation on channel No.1 and the floor on channel No.3.

Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

J'adresserai mes questions aux représentants de l'Eglise unie du Canada. Concernant le mémoire que nous avons devant nous et que j'ai lu d'ailleurs, reflète-t-il la position de l'Eglise unie du Canada, section de la Saskatchewan ou s'il s'agit plutôt de la position de l'Eglise unie du Canada, au plan national? C'est ma première question.

**Mr. Harper:** While it is specifically the Saskatchewan Conference of the United Church of Canada, it has been endorsed by our General Council Standing Committee on Agriculture and Food Resources and therefore comes with the weight of the General Council itself.

**M. Dubois:** Je vous remercie.

Dans le mémoire, c'est-à-dire dans sa version française, à la fin de page 3 et au début de la page 4, on lit ceci:

Le changement de ce modèle que nous constatons dans l'effort d'abolir le tarif du Crow provoque une tension évidente entre les organisations, les entreprises et le gouvernement, comme nous l'avons constatée en microcosme au sein de l'Eglise et de la communauté.

Dois-je comprendre que les gens de l'Eglise unie du Canada préféreraient qu'on adopte le statu quo, c'est-à-dire que la situation demeure inchangée? Au cours de ses vérifications et de ses études, l'Eglise unie du Canada a-t-elle constaté une déficience dans le système de transport? Devrait-on y apporter certaines améliorations? Ou encore, la situation, au niveau des agriculteurs, devrait-elle rester telle quelle, c'est-à-dire qu'on n'y apporte aucun changement et qu'il n'y ait aucune augmentation de coût?

Certains témoins qui ont comparu devant nous disaient qu'ils ne croyaient pas aux déficits imputés aux compagnies de chemins de fer, alors que les deux compagnies de chemins de fer qui sont venues témoigner à Ottawa, dont le CN, nous ont dit qu'ils accusaient des pertes de 300 millions de dollars avec la situation du transport du grain. Elles ont demandé au gouvernement de faire quelque chose pour leur venir en aide et que les producteurs fassent un effort. Le projet de loi mentionne un certain pourcentage, mais peut-être pouvons-nous le modifier.

Alors, est-ce que l'Eglise unie du Canada a considéré cette perspective? Serait-elle d'accord avec le statu quo et considère-t-elle les pertes que les compagnies du chemin de fer affirment avoir subies? Croit-elle qu'il faut apporter des changements, d'autant plus que certains de ces changements ont été demandés par les gens de l'Ouest, plus particulièrement?

Je vous remercie.

**The Chairman:** Mr. Harper.

**Mr. Harper:** In the first place, I think our basic position has been to stay with the statutory Crow rate, realizing that there needs to be some rationalization of the transportation system and, certainly, that there needs to be some improvement. We

[Traduction]

pousser le bouton au canal 1. Vous obtenez la traduction sur le canal 1 et la salle sur le canal 3.

Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

I will address my questions to the representatives of the United Church of Canada. In connection with the brief before us, which I have read, does it reflect the position of the United Church of Canada, Saskatchewan division or does it reflect the position of the United Church of Canada at the national level. This is my first question.

**M. Harper:** Il s'agit expressément de la conférence de la Saskatchewan de l'Eglise unie du Canada, mais cette position a été appuyée par le Comité permanent de l'agriculture et des ressources alimentaires du conseil général et elle a donc l'autorité du conseil général.

**Mr. Dubois:** Thank you.

In the brief, that is to say in its French version, it is said at the end of page 3, and at the beginning of page 4:

The change of models that we find in this effort to abolish the Crow tariff gives rise to a clear tension between the organizations, the companies and the government as we have found out in the form of a microcosm within the church and the community.

Must I understand that the people of the United Church of Canada would prefer the status quo, that is no change in the situation? Through its audits and its studies, did the United Church of Canada find any deficiency in the transport system? Should such improvements be made to it? Or else, should the situation insofar as farmers are concerned, remain as it is now, that is, should we not bring any change and should there be no increase in costs?

Several witnesses before us have said that they did not believe in the deficits of the railway companies, while the two railway companies that have testified in Ottawa, particularly CN, have said that they had losses of \$300 million because of the state of grain transport. They have asked the government to do something to help them and that the producers make some efforts. The bill mentions a certain percentage, but perhaps we could change it.

Did the United Church of Canada consider this viewpoint? Would it be agreeing with the status quo and does it take into account the losses that the railway companies say they have incurred? Does it believe that we should make some changes, especially as some of the changes have been requested by the people in the west?

I thank you.

**Le président:** Monsieur Harper.

**M. Harper:** Tout d'abord, je crois que notre position fondamentale a été d'appuyer le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau parce que nous savons qu'il est nécessaire de rationaliser le système de transport et qu'il y a besoin d'amélioration.

*[Text]*

are not sure that changing the Crow rate and bailing out the railroads, so to speak, is the way to go at that. We think perhaps there needs to be a new contract or covenant negotiated, but we do not think that the present bill really accomplishes those ends.

I would say also that the losses as stated by the railroads one must see in some kind of historic context, in the sense that in the building, for example, of the CPR across the west by land grants and money grants, as I say in the brief, it has allowed that railway company to diversify, to become strongly viable in a number of other areas and so, while indeed they may say, yes, we are losing money on transporting grain, one must see that in the totality of their total business operation.

I come originally from a small town in Alberta which only has a main street on one side of the street. As I child, I asked my father, how is it that our main street looks so funny in that it only has buildings on one side? My father's response was, the rest is owned by Marathon Realty. I asked, how did that happen; and was told that story. I think it is part of what it is to be a western Canadian to understand something of the kind of land grants and money grants that were given to the railroad.

So I think we must see things not only in their present economic reality, but we must see them somehow in the totality of that kind of historic relationship which, in a sense, was part of our being Canadian here. That is why we would see that perhaps something needs to happen. The transportation system needs to be improved, yes, but rather, it seems to me our church's position is to hang onto that thing, which, in a sense, as I say in the brief, was part of our negotiated identity in being Canadians here.

**The Chairman:** *Merci, monsieur Dubois.*

Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Thank you, Mr. Chairman. I will avail myself of the opportunity, when we have an expert witness here and since some of these people before us are professionals in dealing with values, to ask you for a definition of "fairness and equity", since these are two words that keep coming up in this bill. So far we have got only accounting figures as to what that means.

**The Chairman:** Who wants to tackle that one?

**Mr. Harper:** I will give it a whirl, Mr. Althouse.

**The Chairman:** Mr. Harper.

**Mr. Harper:** It would seem to me that to treat each person with equity is not necessarily to treat each person the same. It seems to me that from our point of view and from our understanding of the Judaeo-Christian tradition, the church finds itself always on the side of the poor, of the disadvantaged, of those who somehow are downtrodden or feel some kinds of oppression. It seems to me that it is important that the poor, that the disadvantaged, that those of us who are "hinterland

*[Translation]*

Nous ne sommes pas certains que la bonne méthode à suivre est de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau et de venir en aide aux chemins de fer, pour ainsi dire. Nous croyons qu'on devrait négocier un nouveau contrat ou une nouvelle entente mais nous ne pensons pas que le projet de loi actuel puisse réaliser ces objectifs.

Je dirais aussi que l'on devrait considérer les pertes dont parlent les chemins de fer dans un certain contexte historique, c'est-à-dire de nous rappeler que, lors de la construction du Pacifique Canadien, on a utilisé des concessions de terre et des subventions d'argent, comme on le dit dans le mémoire, qui ont permis à la société ferroviaire de se diversifier, de devenir infiniment rentable dans un certain nombre d'autres activités et que même si elle subit certaines pertes dans le transport du grain, on doit la considérer dans l'ensemble de son exploitation.

Je suis né dans une petite ville de l'Alberta où la seule rue n'avait de bâtiments que sur un côté seulement. Quand j'étais petit, je demandais à mon père comment il se faisait que notre rue principale avait l'air si drôle quand il n'y avait d'immeubles que sur l'un de ses côtés. Mon père disait que le reste de la rue appartenait à *Marathon Realty*. Je demandais comment une telle chose pouvait se produire et c'est l'histoire qu'on m'a racontée. C'était le fait d'être un Canadien de l'Ouest que de comprendre l'affaire des concessions de terre et des subventions financières qui étaient accordées aux chemins de fer.

Je crois qu'il faut considérer les choses non seulement en fonction de la réalité économique actuelle mais aussi dans l'ensemble de ces faits historiques qui constituent le fait de notre existence en tant que Canadiens. C'est pour cela que nous devrions peut-être nous efforcer de changer les choses. On doit améliorer le système des transports, certes, mais la position de notre église est de sauvegarder les choses qui, comme nous le disons dans notre mémoire, font partie de l'identité de Canadiens que nous avons négociée.

**Le président:** *Thank you, Mr. Dubois.*

Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Merci, monsieur le président. Puisque nous avons un spécialiste et puisque certains des témoins présents sont des professionnels habitués à traiter de valeurs, je vais profiter de l'occasion pour vous demander une définition de l'expression: équité et justice, puisque ces deux mots reviennent dans le projet de loi. Jusqu'ici nous n'avons que des termes de comptabilité pour décrire leur sens.

**Le président:** Quelqu'un voudrait-il s'essayer à en donner une définition?

**Mr. Harper:** Je vais essayer, monsieur Althouse.

**Le président:** Monsieur Harper.

**M. Harper:** Il me semble que de traiter chaque personne avec justice ne veut pas dire qu'on doive traiter tout le monde de la même façon. De notre point de vue et dans le contexte de la tradition judéo-chrétienne, l'église se trouve toujours du côté des pauvres, des désavantagés, de ceux qui sont malheureux ou qui souffrent de quelque sorte d'oppression. Il me semble qu'il est important que les pauvres, les désavantagés, les personnes qui sont «sur un terrain vague», si je puis ainsi m'exprimer,



[Texte]

persons", if I might put it that way, feel their value. So we should be treated not necessarily the same, but, rather, we feel that somehow we should take our place as full members of an economic or a social system which recognizes a value not simply in economic terms.

**Mr. B. Kramer:** Mr. Chairman, may I comment on that one?

**The Chairman:** Yes, Mr. Kramer. Mr. de Jong is our next questioner and since his question will likely be different, you might as well respond now.

**Mr. B. Kramer:** In short, I think fairness and equity in our congregation would probably mean something along the lines of what we have talked about in our brief. Basically we mention there stewardship and the caring for, and sharing of, resources. I think those are two things we really have to look at. Sharing is probably the greatest thing in terms of... sharing with other people and sharing with other groups; and I think if we look at it on that basis, we can look at it on a fairness and equity basis.

**The Chairman:** Mr. de Jong.

**Mr. de Jong:** Thank you, Mr. Chairman.

First, I cannot help but sort of make my own little statement, if you will permit me, sir, that the whole philosophy of the brief that we have before us, in contrast to the one that we will hear later from the Chamber of Commerce... the one you present to us is based on the assumption that people can consciously mould the world and their environment in which they live; that they can do it on the basis of some values; that it is not a world of dog eat dog where, indeed, the powerful and the swift win the race, and everybody else gets pushed by the wayside.

I wonder if you have given any consideration as to what this proposed legislation would have on Third World countries, in terms of Canada's commitment, and opportunities, I should rather say, of helping to alleviate some of the starvation that does exist in the world. Would you say that this proposed piece of legislation would have a detrimental effect on our ability to help feed the world?

**The Chairman:** Mr. Petrie.

**Mr. David Petrie (Diocese of Qu'Appelle Anglican Church of Canada, Saskatchewan):** I am not sure to what extent our grain trade has an impact on the feeding of the hungry. We sometimes get caught up in a myth that we in western Canada are growing all this grain in order to feed the hungry and support the poor of the world. Frankly, even though our grain from the point of the producer is vastly underpriced, from the point of view of the poorest of the poor of the world, it is vastly overpriced. And the poor and the hungry cannot afford to buy it anyway.

• 2045

We are growing grain to feed relatively affluent people in the world, and I think the issue is largely one of justice within Canada, of supporting the communities and the farmers,

[Traduction]

devraient se pénétrer de leur valeur. Nous ne devrions donc pas tous être traités de la même façon, mais nous estimons que, de quelque façon, nous devrions participer à part entière à un régime économique ou social qui reconnaît une valeur sans s'en tenir simplement au plan économique.

**M. B. Kramer:** Monsieur le président, puis-je faire un commentaire à ce propos?

**Le président:** Oui, monsieur Kramer. M. de Jong doit poser la question suivante, mais comme sa question portera vraisemblablement sur un autre sujet, vous pourriez peut-être répondre tout de suite.

**M. B. Kramer:** Pour notre assemblée, les mots «équité» et «justice» voudront probablement signifier ce dont nous avons parlé dans notre mémoire. Nous y mentionnons surtout la responsabilité et le partage des ressources. Ce sont là les deux questions dont nous devons faire état. Le partage est probablement la question la plus importante—soit partager avec d'autres personnes, partager avec d'autres groupes. Si nous considérons la question sous cet aspect, nous devons penser au point de vue de la justice et de l'équité.

**Le président:** Monsieur de Jong.

**M. de Jong:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je dois faire ma propre déclaration si vous me le permettez. La philosophie du mémoire que nous étudions fait contraste à celle dont parlera un peu plus tard la Chambre de commerce... la philosophie que vous nous présentez est fondée sur l'hypothèse que les gens peuvent modifier le monde et le milieu dans lequel ils vivent; qu'ils peuvent en faire ainsi à partir de certaines valeurs et qu'il ne s'agit pas d'un monde où les hommes s'entremangent, où les puissants et les vigoureux gagnent la course et le reste du monde se fait battre.

Je me demande si vous avez tenu compte des effets que la loi proposée aura sur les pays du Tiers monde en fonction de l'engagement du Canada et de l'occasion, je dirais, d'aider à soulager la faim qui existe dans le monde. Diriez-vous que ce projet de loi aurait un effet nuisible sur notre capacité d'aider à alimenter le monde?

**Le président:** Monsieur Petrie.

**M. David Petrie (diocèse de Qu'Appelle de l'Eglise anglicane du Canada en Saskatchewan):** Je ne sais pas dans quelle mesure notre commerce du grain aide à l'alimentation des affamés. Nous croyons parfois, dans l'Ouest canadien, au mythe selon lequel le Canada cultive tout ce grain en vue de nourrir les affamés et de venir en aide aux pauvres du monde. Franchement, même si notre grain est grandement sous-évalué, du point de vue du producteur, il est grandement surévalué du point de vue des plus pauvres des pauvres du monde. Et les pauvres et les affamés n'ont pas les moyens de se le procurer.

Nous cultivons des céréales pour alimenter des gens assez riches dans le monde. Il s'agit ici surtout de justice au Canada même, d'appuyer les collectivités et les exploitants agricoles, de

[Text]

enabling them to continue to produce, to maintain their share in the economy of our country, rather than what we are doing for the Third World. I do not think our grain trade has an awful lot of impact on the needs of the really hungry of the world. I would suggest a book by one of your fellow parliamentarians, Doug Roche, called *What is Development?*, as an interesting study you might look at in that respect.

**The Chairman:** Thank you, Mr. de Jong.

Mr. Tessier.

**Mr. de Jong:** Could I have one more question, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Okay.

**Mr. de Jong:** The other question I did want to ask, and I think it is an important one that you might be able to help the committee with, is regarding the sense of alienation we have heard about through presentations in the last two days by various groups and by various individuals. Can you comment on the type of alienation you have sensed from members of your various congregations, and the sort of submerged violence that at times does seem to come out, that this deep sense of alienation brings forward? As a church organization, your comment would be on the alienation and the type of violence that at times seems to go with that.

**The Chairman:** Mr. Elder.

**Mr. Harry Elder (Diocese of Qu'Appelle Anglican Church of Canada - Saskatchewan):** Mr. Chairman, coming from the small community of Fillmore, southeast of Regina, I think it is quite evident that there is some alienation as a result of this particular bill. It has pitted producer against producer, and I think in the minds of our congregation it has probably been one of the meanest pieces of legislation that farmers have been confronted with. I think it is extremely unfortunate. It is not only going to destroy our communities from an economic point of view, but the sociological, the psychological stress that is out there . . . it is a really grave issue.

I think this is one of the concerns we as the church have to have; here is a piece of legislation transferring massive amounts of money out of small communities, from small farmers to the railroads. In the community of Fillmore, we estimate that by the year 1990 we will have lost approximately \$3 million if this bill goes through. I can assure you the businessmen in Fillmore are pretty upset about it, let alone the farmers. They cannot afford this kind of revenue leaving our community. All these things add to the individual stress we have mentioned in the brief, and I am sure it is a concern in other communities, just as it is in Fillmore.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Elder.

Mr. Kramer, and then Reverend Portman.

**Mr. B. Kramer:** Yes, Mr. Chairman. I would just like to comment too in terms of the alienation aspect. I think members of our congregation . . . I am not sure in terms of what kind of alienation you are asking, but in our congrega-

[Translation]

leur permettre de continuer à produire, de retenir leur part de l'économie du pays, plutôt que de ce que nous faisons pour le Tiers monde. Je ne crois pas que notre commerce du grain ait un effet considérable sur les besoins des gens vraiment affamés du monde. Je vous conseille de lire un ouvrage d'un de vos collègues parlementaires, Doug Roche. Ce livre est intitulé «Qu'est-ce que le développement?». Ce serait plutôt intéressant.

**Le président:** Merci, monsieur de Jong.

Monsieur Tessier.

**M. de Jong:** Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

**Le président:** D'accord.

**M. de Jong:** L'autre question que je voudrais poser et c'est une question importante qui pourrait aider le Comité, porte sur le sentiment d'aliénation qui, selon les mémoires des deux derniers jours présentés par divers groupes et divers individus, existerait parmi les membres de vos diverses congrégations et la sorte de ressentiment caché qui semble parfois vouloir se manifester, que ce sentiment profond d'aliénation semble susciter. En tant que représentants d'une organisation religieuse, vous pourriez faire des commentaires sur ce sentiment d'isolement et ce genre de ressentiment violent.

**Le président:** Monsieur Elder.

**M. Harry Elder (diocèse de Qu'Appelle, Église anglicane du Canada en Saskatchewan):** Monsieur le président, je viens de la petite communauté de Fillmore, au sud-est de Regina. Je crois qu'il existe un sentiment d'aliénation par suite du projet de loi. Il oppose producteur à producteur et je crois que, de l'avis des membres de notre assemblée, c'est là l'un des projets de loi les plus misérables que les exploitants agricoles aient jamais connus. Je crois que c'est un projet de loi très mauvais. Non seulement il détruira nos collectivités sur le plan économique, mais c'est aussi un problème très grave sur le plan sociologique, le plan psychologique.

Je crois que c'est là l'une des préoccupations auxquelles notre église doit faire face. Voici un projet de loi qui enlève des sommes d'argent importantes de petites communautés, de petites exploitations agricoles pour les donner aux chemins de fer. Dans la collectivité de Fillmore, nous estimons que d'ici 1990, nous aurons perdu environ 3 millions de dollars si ce projet de loi est adopté. Je puis vous dire que les hommes d'affaires de Fillmore sont fort inquiets, sans rien dire des exploitants agricoles. Ils ne peuvent souffrir qu'une telle somme d'argent disparaisse de notre collectivité. Tous ces facteurs s'ajoutent à la tension personnelle que nous avons mentionnée dans notre mémoire; je suis sûr que c'est une préoccupation commune à d'autres collectivités.

**Le président:** Merci, monsieur Elder.

Monsieur Kramer et ensuite le révérend Portman.

**M. B. Kramer:** Oui, monsieur le président. Je voudrais faire un commentaire au sujet de ce sentiment d'aliénation. Je ne sais pas quelle sorte de ressentiment vous mentionnez mais, dans l'esprit de nos membres, le ressentiment découle de



[*Texte*]

tion's mind, alienation fits in with respect to decisions on such things as the Crow rate, because it seems that a lot of the decisions being made with respect to agriculture and so on are dealing more with eastern Canada than western Canada, and very little attention is being paid to what is happening out here in the west. We are pleased at least to have the opportunity to share our concerns with the committee and have our concerns from the west taken back to the House of Commons in Ottawa in the east.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kramer.

Reverend Portman.

**Canon Portman:** Mr. Chairman, Mr. de Jong used two terms, "alienation" and "violence", and I think an example of the violence within a small prairie community is the kind of upheaval that comes, the bitterness that comes when Pool delegates, as described by the previous group at this table, turf out a delegate, highly popular. Now, this is splitting many communities. The issue is splitting many communities. It is not along party political lines; it is pitting neighbour against neighbour—the one-upmanship. It is pitting small community against small community. This is the kind of violence that seethes beneath the surface. There is, so far, no consensus, but there is a recognition of the issue as being highly divisive right across the province, right across the community.

The question of alienation is an old story from the west. I am a westerner and I have in my callow youth subscribed to most of the western mythologies, at one time or another, about all those nasty people somewhere else. Sir, my eyes were opened when John Fisher, who was Mr. Canada, said, okay, you westerners talk about the east; we have the same problem with the centre. But I detect in a lot of places a sense of absolute frustration with Confederation. It is not working for us in the west. That is the feeling and that is the root of the alienation that is experienced in the west, and I think, without wishing to be partisan, this sense of alienation and frustration is demonstrated in the way in which the country divided itself neatly east of Winnipeg, politically in the last election.

**The Chairman:** Thank you, sir. I am glad John Fisher straightened you out. I happen to be the only true easterner on the committee.

Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais dire à nos témoins que j'ai été prêté au Comité permanent des transports; je suis un membre régulier—et je tiens à le demeurer—du Comité permanent de l'agriculture de la Chambre des communes. C'est en cette qualité que j'ai accepté de participer à ces audiences. C'est d'ailleurs le cas de la majorité de ceux qui siègent de ce côté-ci de la table. Ils sont tous membres du Comité de l'agriculture et ils ont voulu assister à ces séances afin de vérifier les données de l'agriculture dans l'Ouest.

[*Traduction*]

décisions telles que celle du tarif du Nid-de-Corbeau, parce qu'il semble qu'on prend un grand nombre de décisions au sujet de l'agriculture qui portent plus sur l'Est du Canada que sur l'Ouest et qu'on ne tient pas beaucoup compte de ce qui se passe ici dans l'Ouest. Nous sommes heureux d'avoir au moins l'occasion de vous entretenir de nos préoccupations de façon que vous puissiez les transmettre à la Chambre des communes à Ottawa dans l'Est.

**Le président:** Merci, monsieur Kramer.

Le révérend Portman.

**Le chanoine Portman:** Monsieur le président, monsieur de Jong a mentionné deux mots «aliénation» et «ressentiment» et je crois que le genre de ressentiment qui peut exister dans une petite collectivité des Prairies ressemble à la situation qui est survenue lorsque les délégués des pools, comme on l'a appelé tout récemment, ont mis un délégué dehors, bien qu'il fût très populaire. Cette amertume qui en découle divise les collectivités. Cette division n'existe pas selon les affiliations politiques; elle oppose voisin à voisin. Elle oppose la petite collectivité à la petite collectivité. C'est la sorte de violence qui reste cachée sous la surface. Il n'existe pas encore de «consensus» mais on reconnaît déjà que la question cause des divisions par toute la province, dans toute la communauté.

La question de l'aliénation est une vieille histoire dans l'Ouest. Je suis de l'Ouest et j'ai souscrit dans ma jeunesse à la plupart des mythes de l'Ouest, au sujet des gens méchantes qui existaient ailleurs. Monsieur, c'est John Fisher, qui était alors monsieur Canada, qui m'a ouvert les yeux quand il a dit: Vous de l'Ouest, vous pensez toujours à l'Est. Mais nous avons le même problème avec le centre du Canada. Je sens dans un grand nombre d'endroits un sentiment de frustration en ce qui a trait à la confédération. Elle ne fonctionne pas bien pour nous de l'Ouest. C'est le sentiment et c'est la cause de l'aliénation que nous connaissons dans l'Ouest. Sans vouloir prendre de parti, je crois que ce sentiment d'aliénation et de frustration s'est manifesté dans la façon dont le pays s'est divisé sur le plan politique nettement à l'est de Winnipeg, lors des dernières élections.

**Le président:** Merci, monsieur. Je suis content de voir que John Fisher vous a éclairci les choses. Je suis le seul Canadien de l'Est dans ce comité.

Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to tell our witnesses that I have been loaned to the Standing Committee on Transport; I am a regular member, and I want to remain so—of the Standing Committee on Agriculture of the House of Commons. It is as such that I have accepted to participate in these hearings. It is the case for the majority of those who sit on this side of the table. They are all members of the Committee on Agriculture and they have asked to sit in these hearings to check the agriculture data in the west.

[Text]

Je voudrais aussi ajouter ceci: si certains ont des penchants pour les compagnies de chemins de fer—et je n'en ai pas particulièrement pour la raison que je viens de vous citer—j'en ai définitivement pour les producteurs agricoles.

La question que je souhaite vous adresser est la suivante: comment résoudre le dilemme de l'industrialisation de l'agriculture qui, dans mon esprit, est synonyme d'un meilleur revenu pour les producteurs individuellement et collectivement, et synonyme également de la prospérité économique de l'Ouest, face à l'idéal de ce qui est et de ce que pourrait être l'agriculture familiale? Je formule ma question à nouveau: comment résoudre le dilemme de l'industrialisation de l'agriculture, qui est nécessaire, face à l'agriculture familiale?

**Le président:** Qui veut répondre?

Mr. Elder.

**Mr. Elder:** Mr. Chairman, I suppose the threat of industrial agriculture has been with us for some time. I can recall documents put out in 1920 which indicated the family farm was on the way out: it is no longer a way of life; it is a business. So, there has been a gradual transition to industrial farming. I suppose the dilemma we see with this bill is that it is going to grossly accelerate the movement toward industrial farms, much larger farms. It is the only way they can economically survive: to endeavour to get larger, and by efficiency of so-called scale, as my economic friends would say, they will hope to survive. I am not sure they will under the present economy. However, I think the concern that we as a church group have is that this is a major factor in accelerating industrial farms—denying the family farm any opportunity at all of surviving in the next decade.

**The Chairman:** Thank you, sir. Mr. Neil wants a final question.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kramer, I think members of the committee appreciate the dilemma the farmers are in, and you have concentrated on one factor that is creating the problem, namely the Crow rate, or any change in the Crow rate. I am wondering, if the government decided not to make any change in the Crow rate, how long the family farm would survive, when you consider that elevation charges at elevators have gone up 20% a year for 10 years and now far exceed the cost of the Crow rate. Fuel costs have gone up from 18 cents to \$1.80 in about the last 10 years, mostly because of government taxes, provincial and federal. Fertilizers have gone up because of the accelerating cost of oil. Machinery costs have accelerated. Land values have gone up for various reasons. Have you addressed this problem? I am suggesting there is a combination of things and some of these are larger factors, perhaps, than the Crow. Have you addressed yourselves to these as a church or as a congregation?

[Translation]

I would also like to add this: if some have a bias for the railway companies, and I have not any for the reason I just mentioned, I have definitely some bias for the grain producers.

The question I wish to ask you is this: how to settle the problem of the industrialization of agriculture which, in my opinion, is synonymous with a higher income for producers individually and collectively and also synonymous with the economic prosperity of the west, in respect to the ideal which family farming is and could be? I rephrase my question: How to resolve the dilemma of industrial agriculture, which is necessary, in relation to family farming?

**The Chairman:** Who wants to reply?

Monsieur Elder.

**M. Elder:** Monsieur le président, nous avons toujours eu devant nous la menace de l'agriculture industrialisée. Je me souviens de documents publiés en 1920 qui laissaient entendre que la ferme familiale était en voie de disparition. Ce n'est plus un mode de vie, c'est un commerce. Il y a donc eu une transition graduelle vers l'agriculture industrielle. Je suppose que le problème que nous voyons dans le projet de loi est qu'il va accélérer considérablement le mouvement vers l'exploitation agricole industrielle et vers des exploitations plus grandes. C'est le seul moyen par lequel elles pourront subsister: de devenir plus grandes et d'espérer de survivre en pratiquant l'efficacité d'échelle, comme nos amis économistes diraient. Je ne sais pas si ces exploitations survivront sous le régime économique actuel. Ce qui nous inquiète, cependant, en tant que groupe religieux, c'est qu'il s'agit là d'un facteur important de l'accélération de l'industrialisation de l'agriculture, qui enlève à la ferme familiale l'occasion de survivre dans la prochaine décennie.

**Le président:** Merci, monsieur. Monsieur Neil veut poser une dernière question.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Kramer, je crois que les membres du Comité se rendent compte du problème auquel les exploitants agricoles font face et vous avez mis le doigt sur le facteur qui cause le problème, soit le tarif du Nid-de-Corbeau, ou sur tout changement qui sera apporté au tarif du Nid-de-Corbeau. Je me demande pour combien de temps la ferme familiale continuerait de survivre si le gouvernement décidait de n'apporter aucun changement au tarif du Nid-de-Corbeau, étant donné les frais d'entreposage dans les élévateurs qui ont augmenté de 20 p. 100 par an depuis 10 ans et qui dépassent le coût du tarif du Nid-de-Corbeau. Le coût du carburant s'est élevé de 18 cents à \$1.80 en 10 ans à peu près, surtout en raison des taxes du gouvernement, taxes provinciales et fédérales. Le coût des fertilisants a augmenté par suite de la montée en flèche du coût du pétrole. Le coût de l'équipement s'est augmenté. La valeur des terres a augmenté pour diverses raisons. Comment attaquer ce problème? Je suggère qu'il existe une combinaison de facteurs et que certains de ces facteurs sont encore plus importants que le facteur du tarif du



[Texte]

**Mr. E. Kramer:** Mr. Chairman, certainly there are other implications to the farm economy, the lack of income to the farmer. But we feel that transportation is a national responsibility, a responsibility for all of Canada. After all, the balance of payments to the economy of Canada that agriculture presents... When the Government of Canada spends large amounts of money on airports—and I think when Mr. Turner was up here he had indicated some of the places where the government spends large amounts of money—certainly we feel that transportation of the product of the farmers of Saskatchewan and western Canada should be a national responsibility. You have mentioned some of the inputs that the farmer has—add those all together and add onto it five times Crow at the end of the decade, where is that going to leave the farmer? This is one place where we feel that this should be a national responsibility.

**Mr. Krug:** Mr. Chairman, if I might say a word on that... Partly I have trouble understanding how, when we have all of the other pressures, that is related to the question of adding one more pressure. I think our brief deals with that in part and says that the farmers are now facing a lot of pressures and this well might be what is causing the alienation and the anger about this bill, because it is just another one. The argument of whether it is a major one or a minor one it seems to me is not of a lot of relevance. That is my feeling.

If I might respond to this business of alienation, one of the things that bothers me as a Christian and as a farmer is that what I understand my life is all about as a Christian in many cases is in direct conflict with what I see agriculture policy and this bill C-155 saying specifically I should be about. I might try and elaborate a bit on that by telling a bit of a story. It is a story about the...

**Mr. Flis:** Pardon me, Mr. Chairman, but in fairness to other witnesses I do not think we have time to listen to lengthy stories.

**Mr. Krug:** It is a very short story.

**Mr. Flis:** I do have a clarification I would like from the witnesses before they leave, Mr. Chairman.

First of all, I would to thank you for bringing the committee and all of us back to the philosophy of love thy neighbour rather than beggar thy neighbour. The livestock producer is our neighbour, just as the grain producer is our neighbour; and if that is what you told the committee, what you are then telling us is that we should amend the bill to pay the producer rather than pay the railway, because that is one of the big issues we are attacking. So rather than listen to some lengthy stories, I would like from just one person on the panel... if you really honestly believe, and you are telling us, love thy neighbour, then really what you are telling us is that we should amend the bill to pay the producers.

[Traduction]

Nid-de-Corbeau. En tant qu'église ou d'assemblée de fidèles, vous êtes-vous attachés à ces facteurs?

• 2055

**M. E. Kramer:** Monsieur le président, il y a d'autres considérations relativement à l'économie agricole, comme le manque de revenu des cultivateurs. Nous croyons que le transport est une responsabilité nationale, une responsabilité pour le Canada tout entier. Après tout, l'agriculture aide la balance des paiements dans l'économie canadienne. Lorsque le gouvernement du Canada affecte des crédits considérables aux aéroports—et lorsque M. Turner était ici, il a mentionné certains des domaines où le gouvernement dépense de grandes sommes d'argent—nous estimons que le transport du produit des exploitants agricoles de la Saskatchewan et de l'Ouest du Canada devrait relever de la responsabilité nationale. Vous avez mentionné certains des déboursés de l'exploitant agricole—ajoutez à cela cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau à la fin de la décennie, et où en sera le cultivateur? C'est l'un des domaines qui, à notre avis, devraient être la responsabilité du gouvernement national.

**M. Krug:** Monsieur le président, puis-je ajouter un mot?... J'ai du mal à comprendre, quand nous avons tous ces problèmes, pourquoi nous ajoutons un nouveau problème. Je crois que notre mémoire traite en partie de cette question et affirme que les exploitants agricoles subissent à l'heure actuelle de fortes pressions et c'est ce qui peut causer l'aliénation et la colère qu'ils ressentent au sujet du projet de loi, parce qu'il s'agit là d'une nouvelle pression. L'argument à savoir si c'est une pression minime ou importante ne me semble pas pertinent. C'est là mon opinion.

Si je puis parler de cette question de l'aliénation, ce qui me trouble en tant que chrétien et en tant que cultivateur est le fait que les principes qui ont inspiré ma vie entrent en conflit avec ce que la politique agricole et le projet de loi C-155 semblent vouloir que je sois. Je pourrais préciser un peu en vous racontant une histoire. Il s'agit de...

**M. Flis:** Excusez-moi, monsieur le président, mais en toute justice pour les autres témoins, nous n'avons pas le temps d'entendre de longues histoires.

**M. Krug:** C'est une histoire très courte.

**M. Flis:** Je voudrais obtenir un éclaircissement de la part des témoins avant qu'ils ne quittent, monsieur le président.

Tout d'abord, je veux vous remercier pour avoir ramené le comité et nous tous au sujet de la philosophie de l'amour du prochain plutôt que son appauvrissement. L'éleveur de bétail est notre prochain tout comme le cultivateur est notre prochain; si c'est cela que vous avez déclaré au Comité, vous lui dites de modifier le projet de loi en vue de payer le producteur plutôt que les chemins de fer, parce que c'est là l'un des grands problèmes auxquels nous nous attachons. Plutôt que d'écouter de longues histoires, je préférerais entendre une personne seulement... si vous croyez vraiment à l'amour de votre prochain. Vous nous dites alors de modifier le projet de loi pour payer le cultivateur.

[Text]

**Mr. Harper:** I think you are maybe making a jump that we would not make in terms of that. I do not think that is at all what we are saying. I think we are talking about equity, we are talking about justice. That does not necessarily say pay the producer. To work out the most equitable system may not be to pay the producer. That is your task to figure out, not ours, it would seem to me. It would seem to me that what we are saying is that you deal justly.

Our understanding, and the whole point of our brief, is found in the last two paragraphs, which are really saying that we believe, yes, every person is important in the eyes of God. The church keeps reminding communities and governments and other persons of this. So treat each as a child of God, treat each fairly, justly, yes, but that does not mean that you necessarily treat each individually. That is your assumption. I think we are . . .

**Mr. Flis:** I make no assumptions.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis.

Mr. Kramer, a brief comment, please, and then I am going to have to cut this off and move to the next witnesses. We still have six witnesses to hear from.

**Mr. E. Kramer:** Just a brief comment to Mr. Flis.

The fact that you are saying that the cattle producers and some of the producers in western Canada are our neighbours so we should be looking at them as neighbours—well, I happen to be a livestock producer and a grain producer. Certainly I would think that, as was mentioned many times this afternoon, this subsidy paid by the federal government is a subsidy for the transportation of grain, and if there is a hurt in the livestock, certainly we recognize that. That should be handled in another way. There should be a subsidy through a beef stabilization act or something like that. So we certainly are thinking about the grain producer or the livestock producer plus those producers that produce crops other than wheat.

Mr. Chairman, you had indicated that you would like to cut this off. You know, it is not very often that we get this many MPs together in one group and I have a question for you, if I may. When I look around this table I wonder . . .

**Mr. Flis:** On a point of order, Mr. Chairman, I think other witnesses have tried this and I think it is out of order.

**The Chairman:** I would like to hear the question before I make a judgment on it.

**Mr. E. Kramer:** Thank you, Mr. Chairman.

When I look around the table I just wonder how much support our federal Minister of Health will have when she proposes a high increase in the taxation on cigarettes.

Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

**M. Harper:** Je crois que vous tirez une conclusion que nous ne sommes pas disposés à choisir. Je ne crois pas que nous parlions de la sorte. Je crois que nous parlons d'équité, que nous parlons de justice. Cela ne signifie pas qu'on doive payer le cultivateur. Il est peut-être plus juste de ne pas donner de versement au cultivateur. C'est votre tâche d'en décider, et non pas la nôtre, il me semble. Il me semble que nous vous demandons d'user de justice.

L'essence de notre mémoire se trouve dans les deux derniers paragraphes, dans lesquels nous disons que chaque être humain est important aux yeux de Dieu. L'église continue de rappeler aux collectivités et aux gouvernements ce principe. Traiter chaque personne comme un enfant de Dieu, la traiter de façon juste, équitable, oui. Mais non pas nécessairement de traiter chaque personne individuellement. C'est là votre thèse.

**M. Flis:** Je ne propose aucune thèse.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Flis.

Monsieur Kramer, un bref commentaire et je devrai terminer ce débat et convoquer le témoin suivant. Nous avons encore six témoins à entendre.

**M. E. Kramer:** Un bref commentaire pour M. Flis.

Ce que vous dites est que les éleveurs de bétail et certains des producteurs de l'Ouest du Canada sont nos voisins et que nous devrions les considérer comme des voisins. Je suis à la fois un éleveur de bétail et un cultivateur de grain. Je penserais, comme on l'a mentionné si souvent cet après-midi, que cette subvention versée par le gouvernement fédéral est une subvention pour le transport du grain et que, si elle fait tort à l'industrie du bétail, nous devrions reconnaître ce fait. On devrait traiter cette affaire d'une autre façon. On devrait accorder une subvention en vertu d'une loi de stabilisation du prix du boeuf ou quelque chose du genre. Nous pensons certainement aux producteurs de grain et aux éleveurs de bétail ainsi qu'aux cultivateurs qui produisent des récoltes autres que le blé.

Monsieur le président, vous avez laissé entendre que vous voudriez mettre fin à cette discussion. Comme vous le savez, nous n'avons pas souvent l'occasion de rencontrer un nombre si grand de députés en une seule salle. J'aimerais vous poser une question. Quand je regarde autour de la table, je me demande . . .

**M. Flis:** Question d'ordre, monsieur le président. Je crois que d'autres témoins ont tenté cela et ce n'est pas dans les règles.

**Le président:** Je voudrais entendre la question avant de prendre une décision.

**M. E. Kramer:** Merci, monsieur le président.

Quand je regarde autour de la table, je me demande quelle sorte d'appui notre ministre fédéral de la Santé obtient quand elle propose une hausse des taxes sur les cigarettes.

Merci, monsieur le président.



[Texte]

**The Chairman:** That is a rhetorical question, and we will leave it at that.

**Mr. Hnatyshyn:** Do not ask the Anglican Church.

**The Chairman:** Gentlemen, we do appreciate your appearance here and thank you for it. I wish we did have more time to question you and to exchange views, but as I said before, we do have six other witnesses to hear, and in fairness to them I think we have to continue to move. We can only absorb information for so long. Thank you very much, gentlemen.

I now call the Family Farm Foundation of Canada. We have several witnesses from the Family Farm Foundation of Canada, but Mr. Doug Faller is the chairman.

I assume you will be making the presentation on behalf of the group, is that correct?

**Mr. Doug Faller (Family Farm Foundation of Canada):** If we may, Mr. Chairman, we would like to make the presentation jointly and it would be a summary of our brief. We would like to share the presentation, the summary.

**The Chairman:** All right. I want to welcome the members of the Family Farm Foundation to the committee and I would ask you to proceed. Again I would ask you to be as brief as possible.

Mr. Faller.

**Mr. Faller:** Thank you, Mr. Chairman.

On behalf of the Family Farm Foundation we would like to welcome the committee to Saskatchewan. We would have hoped to have been able to extend our hospitality for a longer period of time, but we do appreciate the opportunity to address the committee with our concerns concerning Bill C-155, and from what we feel is perhaps a unique perspective; that is, representing the family farm.

If I may, Mr. Chairman, I will introduce the members.

**The Chairman:** Yes, please.

**Mr. Faller:** Thank you. Auburn Pepper, Joanne Folstad, Doug Beach, Bill Turner and Lloyd Martin. We are all members of the foundation and, with one exception, directors of the foundation, and we are all members of a family farm.

The Family Farm Foundation of Canada was founded just last November and is a non-profit foundation dedicated to the preservation and enhancement of the family farm.

As a member of the Crow coalition it supports not only the presentation by Mr. Justice Emmett Hall but also the reasons put forward by many others for the retention of the Crow rate. Our brief emphasizes a particular aspect of Bill C-155 and its implications. The Family Farm Foundation believes that the family farm has been, since the settlement of the west, the driving engine of economic growth in agriculture. The dynamics, vitality and flexibility of the family farm have contributed directly to the strength and self-reliance of western Canadian agriculture.

[Traduction]

**Le président:** C'est là une question pour la forme, et nous nous en tiendrons à cela.

**M. Hnatyshyn:** Ne demandez pas à l'Eglise anglicane.

**Le président:** Messieurs, nous vous remercions pour votre témoignage. J'aurais aimé avoir plus de temps pour vous poser des questions et pour faire un échange d'opinions. Mais nous avons encore six témoins à entendre et, en toute justice, nous devons continuer. Nous ne pouvons assimiler de l'information que pour un temps donné. Merci, messieurs.

J'appelle la *Family Farm Foundation* du Canada. Nous avons plusieurs témoins de la *Family Farm Foundation of Canada*, mais M. Douglas Faller en est le président.

Je prends pour acquis que vous ferez la présentation au nom du groupe. Est-ce juste?

**M. Doug Faller (Family Farm Foundation of Canada):** Monsieur le président, j'aimerais faire cette présentation conjointement et il s'agira d'un résumé de notre mémoire. J'aimerais à partager ce rôle.

**Le président:** D'accord. Je souhaite la bienvenue aux membres de la *Family Farm Foundation* et je vous demande de continuer. Je vous demanderais d'être aussi concis que possible.

Monsieur Faller.

**M. Faller:** Merci, monsieur le président.

Au nom de la *Family Farm Foundation*, nous tenons à souhaiter la bienvenue au Comité en Saskatchewan. Nous aurions préféré que votre séjour parmi nous soit plus long mais nous vous remercions pour l'occasion de nous présenter devant le Comité et de vous parler de nos préoccupations au sujet du projet de loi C-155 et à partir d'un point de vue que nous estimons être unique: celui de la ferme familiale.

Si je le puis, monsieur le président, j'aimerais présenter nos membres.

**Le président:** Oui, s'il vous plaît.

**M. Faller:** Merci. Auburn Pepper, Joanne Folstad, Doug Beach, Bill Turner et Lloyd Martin. Nous sommes tous membres de la fondation et, sauf une seule exception, membres du conseil d'administration de la fondation, et nous sommes tous membres d'une exploitation agricole familiale.

La *Family Farm Foundation* a été fondée en novembre dernier seulement et elle est une fondation à but non lucratif dévouée à la préservation et à la croissance de l'exploitation agricole familiale.

En tant que membre de la Coalition du Nid-de-Corbeau, notre groupe appuie non seulement le mémoire du juge Emmett Hall mais aussi les raisons formulées par bien d'autres en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau. Notre mémoire met l'accent sur un aspect particulier du projet de loi C-155 et de ses répercussions. La *Family Farm Foundation* croit que la ferme familiale a été, depuis le temps du défrichement de l'Ouest, le stimulant de la croissance économique de l'agriculture. Le dynamisme, la vitalité et la souplesse de la

## [Text]

What is the family farm? It is at one and the same time an economic unit and a social unit. It is together a business generating income and a lifestyle generating human qualities of individual initiative, co-operation and leadership. The family farm is a farm in which the decisions regarding production and marketing are made by the family which operates the farm. The household is the centre of the farm, providing the bulk of the labour, making the farm decisions and interacting with the community.

**Mr. Doug Beach (Family Farm Foundation of Canada):** I am going to deal with the economic performance in the brief.

• 2105

It is the family farm that has achieved agriculture's remarkable performance in productivity and trade. An illustration is provided in Saskatchewan's increase in five-year average for production of all grains, 1916-1920, 1977-1981. The pre-1920 average annual production was 5.5 million tonnes, the pre-1980 average was 17.6 million tonnes. I guess back then it was likely tons.

In wheat, from average productivity of 12 bushels per acre in pre-1920—five-year average... family farms achieved an increase in productivity to an average of 26.1 bushels per acre, 1977-1981. Most of these increases have been achieved in the period since World War II.

This remarkable increase in productivity is due to two features of the family farm. First, family farms, as flexible and independent units of production, are able to adapt quickly to new technology. Secondly, family farms concentrate the management energies of hundreds of thousands of individuals on the issue of production. This results in an infinite number of adaptations, adjustments, and improvements—which increase productivity.

The family farm structure of agriculture has permitted agriculture to be one of the only industries in Canada in which the dividends and profits do not flow out of the country to foreign owners. The total benefit of the industry stays within Canada. Profits are re-invested in the farm economy and in Canada. Research and development funds stay in Canada.

Agriculture is the one industry with comprehensive non-Canadian legislation in many provinces, extending to non-resident in Saskatchewan, Prince Edward Island, and Quebec.

Not only is agriculture under the family farm structure totally Canadian-owned, it has the lowest debt of any major Canadian industry. In Saskatchewan, 85% of farm assets are equity-owned. The higher equity is a clear indicator of health in the agriculture sector, and it has allowed the family farm to retain greater stability during the recent recession. Although farm bankruptcy numbers show a serious increase due to the

## [Translation]

ferme familiale ont contribué directement à la puissance et à l'auto-suffisance de l'agriculture de l'Ouest du Canada.

Qu'est-ce qu'une ferme familiale? C'est à la fois une unité sociale et une unité économique. Ensemble elles forment un commerce qui engendra un revenu et un mode de vie qui exige l'esprit d'initiative individuel, la coopération et les qualités de chef. La ferme familiale est une exploitation dans laquelle les décisions qui touchent la production et la mise en marché sont prises par la famille qui exploite la ferme. La famille est le centre de la ferme et elle fournit la main-d'œuvre principale, prend les décisions touchant l'agriculture et maintient les contacts avec la collectivité.

**M. Doug Beach (Family Farm Foundation of Canada):** Je vais traiter du rendement économique dont parle le mémoire.

C'est la ferme familiale qui a obtenu les résultats les plus remarquables dans la productivité et le commerce agricoles. Donnons comme exemple l'accroissement de la production en Saskatchewan sur une moyenne de cinq ans, 1916-1920 et 1977-1981. Avant 1920, la production annuelle moyenne de grain s'élevait à 5.5 millions de tonnes, alors que la moyenne d'avant 1980 se chiffrait à 17.6 millions de tonnes.

Pour le blé, d'une production moyenne de 12 boisseaux par acre avant 1920—moyenne sur cinq ans—la ferme familiale a obtenu un accroissement de la production moyenne de 26.1 boisseaux par acre entre 1977 et 1981. La majeure partie de cet accroissement s'est produit dans la période qui a suivi la Seconde Guerre mondiale.

Ce résultat remarquable est dû à deux facteurs propres à la ferme familiale. Premièrement, la ferme familiale, en tant qu'unité de production souple et indépendante, peut s'adapter rapidement aux nouvelles technologies. Deuxièmement, les fermes familiales peuvent concentrer les capacités de gestion de centaines de milliers d'individus sur la question de la production. Il en résulte un nombre infini d'adaptations, d'ajustements et d'améliorations qui augmentent la productivité.

En tant que structure agricole, la ferme familiale a permis à l'agriculture d'être la seule industrie au Canada dont les dividendes et les bénéfices ne quittent pas le pays vers des propriétaires étrangers. La totalité des bénéfices de l'industrie demeure au Canada. Les bénéfices sont réinvestis dans l'économie agricole et au Canada. Les fonds pour la recherche et le développement restent au Canada.

L'agriculture est l'industrie qui possède une législation globale non canadienne dans de nombreuses provinces, s'étendant à des non-résidents en Saskatchewan, à l'île-du-Prince-Édouard et au Québec.

Non seulement l'agriculture, grâce à la ferme familiale, est-elle totalement canadienne, mais elle a aussi le plus faible endettement de toutes les grandes industries canadiennes. En Saskatchewan, 85 p. 100 des actifs agricoles sont des avoirs des propriétaires. Ce fait est une claire indication de la santé du secteur agricole et il a permis aux fermes familiales de conserver une plus grande stabilité au cours de la récente



**[Texte]**

higher debt loads forced on beginning farmers, the number of bankruptcies and the economic waste and social upheaval that accompanies them have been far fewer in the farm economy than in other industries.

The family farm has made possible an increased standard of living for all Canadians. While the Family Farm Foundation does not condone the cheap food policy of the Canadian government, in that it is built on the back of a nil return to labour for all members of the farm family, it is nonetheless a fact that it is the existence of the family farm which has made this policy possible on the part of the Canadian government.

The family farm structure of agriculture is environmentally sound. With individual ownership and commitment to the tangible piece of soil, family farms are conscious of their roles as stewards of the land, and within the information available to them they make a conscious effort to preserve the soil from generation to generation.

**Mrs. Joanne Folstad (The Family Farm Foundation of Canada):** I will deal with social performance in the family farm.

Not only has the family farm done well economically, it has done well socially. The family farm is a practical expression of the independence and the interdependence of humanity; of people having the opportunity to achieve their individual potential within a community of common interests.

The social stability of the farm family. The family farm structure of agriculture is reflected in lower policing costs in rural areas, lower crime rates, lower rates of hospital admissions, and lower suicide rates. The quality of life is reflected in rural communities each with a rink, school, several churches, senior citizens' housing and drop-in centres, recreation centres and an active community life surrounding these facilities.

The family farm contributes leadership. In a little-understood process involving a combination of solitude, closeness to the land, and growth and development within a small community, human potential is realized and leadership and organizational abilities are developed.

Values that include a commitment to the common good are promoted. The continuing development of this type of human resource is essential to the future of Canada.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Turner.

**Mr. Turner (The Family Farm Foundation of Canada):** Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

The family farm structure of agriculture in western Canada has evolved under a system of fixed statutory freight rates and nonvariable freight rates. The Family Farm Foundation has

**[Traduction]**

récession. Bien que le nombre des faillites ait augmenté, en raison du taux plus élevé d'endettement parmi les agriculteurs débutants, le nombre des faillites, le gaspillage économique et le bouleversement social qui en découlent sont moindres dans l'économie agricole qu'en d'autres industries.

La ferme agricole a rendu possible un mode de vie plus élevé pour tous les Canadiens. Bien que la Fondation de la ferme familiale ne trouve pas d'excuses à la politique du gouvernement canadien en matière d'aliments peu coûteux, du fait qu'elle est construite sur un revenu nul pour le travail de tous les membres de la ferme familiale, il est néanmoins évident que c'est l'existence de la ferme familiale qui a rendu cette politique possible pour le gouvernement canadien.

Du point de vue de l'environnement, la structure de la ferme familiale est une garantie. Avec la propriété et l'engagement individuels vis-à-vis un morceau de terre, les fermes familiales sont conscientes de leur rôle de gardiennes des terres et, à partir des informations disponibles, elles font des efforts pour préserver le sol de génération en génération.

**Mme Joanne Folstad (La Fondation canadienne de la ferme familiale):** Je traiterai de l'aspect social de la ferme familiale.

Non seulement la ferme familiale est une réussite sur le plan économique, mais elle l'est aussi sur le plan social. La ferme familiale est l'expression concrète de l'indépendance et de l'interdépendance de l'humanité; de personnes ayant la possibilité de réaliser leur potentiel individuel à l'intérieur d'une communauté partageant les mêmes intérêts.

La stabilité sociale de la ferme familiale. La structure de la ferme familiale permet des coûts moindres de maintien de l'ordre dans les régions rurales, un taux moins élevé de criminalité, un taux moins élevé d'admission dans les hôpitaux et un taux moins élevé de suicide. La qualité de la vie est présente dans les communautés rurales qui possèdent des installations sportives, des écoles, plusieurs églises, des logements pour les vieillards, des centres de dépannage, des centres récréatifs et une vie communautaire active autour de ces installations.

La ferme familiale contribue au développement des qualités de direction. Dans un processus souvent mal compris qui est fait d'un mélange de solitude, d'étroite communion avec la terre, de croissance et de développement à l'intérieur d'une petite communauté, le potentiel humain peut se réaliser et les capacités de direction et d'organisation peuvent se développer.

Des valeurs comme l'engagement envers le bien commun sont mises à l'honneur. La croissance continue de ce genre de ressources humaines est essentielle à l'avenir du Canada.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Turner.

**M. Turner (Fondation canadienne de la ferme familiale):** Je vous remercie, monsieur le président et les membres du Comité.

La structure de la ferme familiale dans l'Ouest canadien a évolué en fonction d'un système de tarifs statutaires de transport de marchandises fixes et non variables. La Fondation

*[Text]*

fundamental objections to Bill C-155 in that it destroys this statutory protection for the family farm, and fundamentally and unalterably will change the environment in which our farms will evolve in the future.

Bill C-155 does not include a fixed statutory rate for the movement of grain. This has two problems for family farms. Number one, it permits a massive and increasing transfer of net income from family farms to the railways. Inflation and the price of farm inputs and high interest rates combined with falling commodity prices have already placed serious economic stress on the family farm. Removing the one stable and predictable cost from the farm income and expense equation will, for many farms, destroy the thin margin that is survival.

The beginning farmer will not be able to weather the storm of significantly increased costs, and I would say that it is the beginning farmer that we need to be particularly concerned with here.

Secondly, because the broadly based ownership of family farms leaves individual farms without market power, and because there is no other practical way to move grain but by rail, the removal of a fixed rate in legislation subjects the family farm to the monopoly power of the railways. As captive shippers, family farms must be protected from this monopoly power.

Bill C-155 provides for variable freight rates on agreement between the railways and the shipper after 1986-1987, with provision for variable rates to promote efficiency upon passage of the bill. In effect, the railways will be able to establish preferential freight rates at delivery points that they favour. Farmers and rural communities located at a distance from these favoured delivery points will be forced to yield to their economically advantaged counterparts located closer to these points, with serious implications for municipal roads, farm size, distribution of farm income, and the availability of community services.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Martin.

**Mr. Martin (The Family Farm Foundation of Canada):** One of the structures that has supported the existence of the family farm throughout the last several decades has been the Canadian Wheat Board. Bill C-155 significantly weakens the Canadian Wheat Board. We consider this a very, very significant problem with this bill. The family farm by definition is diffused over a large area and large numbers, and as such it lacks economic power, since economic power in our economic system comes with concentration of resources. Without the vehicles to pool its product and to sell them centrally, the family farm is destroyed. The existence of certain statutory protection and the strength and the health of the Canadian Wheat Board are therefore essential to the survival of the family farm.

*[Translation]*

de la ferme familiale exprime des objections fondamentales au projet de loi C-155 du fait qu'il élimine cette protection statutaire accordée à la ferme familiale et qu'il modifiera, fondamentalement et définitivement, le milieu dans lequel nos fermes familiales évolueront à l'avenir.

Le projet de loi C-155 ne prévoit pas un tarif statutaire fixe pour le transport du grain. Il en résulte deux problèmes pour la ferme familiale. Premièrement, il permet un transfert important et croissant du revenu net de la ferme familiale aux chemins de fer. L'inflation, les coûts de production et les taux élevés d'intérêt jumelés à la baisse des prix des denrées ont déjà placé la ferme familiale dans une situation économique difficile. L'élimination du seul coût stable et prévisible, de l'équation du revenu et des dépenses de la ferme familiale, aura pour effet, dans bien des cas, de détruire cette mince marge qui signifie la survie.

L'agriculteur débutant ne pourra assumer l'augmentation de ces coûts et je dirais qu'il faut avant tout se préoccuper du sort de cet agriculteur débutant.

Deuxièmement, la structure même de la ferme familiale ne donne pas à l'agriculteur un grand pouvoir de commercialisation et, puisqu'il n'y a pas d'autre moyen pratique pour le transport du grain, l'élimination d'un tarif statutaire fixe mettra la famille agricole à la merci du pouvoir monopolistique des chemins de fer. Les fermes familiales doivent être protégées contre ce monopole des chemins de fer.

Le projet de loi C-155 permet l'établissement de tarifs variables pour le transport des marchandises, après une entente entre les chemins de fer et les expéditeurs après 1986-1987, les tarifs variables devant promouvoir l'efficacité après l'adoption du projet de loi. En réalité, les chemins de fer pourront établir des tarifs préférentiels aux points de livraison qu'ils jugent les meilleurs. Les agriculteurs et les communautés rurales éloignées de ces points de livraison seront obligés de s'y rendre, ce qui aura de graves conséquences quant aux routes municipales, à la superficie des fermes, à la distribution du revenu agricole et à la disponibilité des services communautaires.

Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Martin.

**M. Martin (Fondation canadienne de la ferme familiale):** L'une des structures qui a appuyé l'existence de la ferme familiale, au cours des dernières décennies, est la Commission canadienne du blé. Le projet de loi C-155 affaiblit considérablement la Commission canadienne du blé. Nous considérons que c'est l'un des graves problèmes que soulève ce projet de loi. Les fermes familiales, par définition, sont réparties sur de grandes superficies et sont en grand nombre, comme telles elles manquent de pouvoirs économiques, puisque le pouvoir économique dans notre système vient d'une concentration des ressources. Sans un instrument pour rassembler leurs produits et les vendre centralement, les fermes familiales seront détruites. L'existence de certaines garanties statutaires et la force ainsi que la santé de la Commission canadienne du blé



[Texte]

[Traduction]

sont par conséquent essentielles à la survie de la ferme familiale.

• 2115

I might just give an example of the strength of the Canadian Wheat Board. There was a study done in 1979 by Watt, Mitchell and Ross of Michigan State University. It is a comparison of the Canadian and United States systems. I will just quote briefly from it:

The Canadian system has outperformed the United States system on both price and quantity during the period since 1972. Our paper presents evidence that the Canadian Wheat Board was able to secure significant price advantage in times of high or rising world prices and has used price cutting behaviour to increase their export quantities . . .

The strength of the Canadian Wheat Board, we feel, is vitally affected. One of the other statistics that was presented in that report is that Canada consistently outperformed the United States in percentage of grain stock sold on the export market.

The Wheat Board has been very effective, and this bill just does not do anything to maintain the strength—it erodes the strength—of the Wheat Board.

With the intense competition in the world grain market and the need to respond quickly in both transportation and marketing decisions to ensure the best return for the farmer, the Canadian Wheat Board cannot afford energies dissipated by having a reduction in speed and effectiveness by which the transportation decisions can be made.

Bill C-155 does nothing to slow the erosion of the marketing power that has crept into federal regulations and the options, for instance, for marketing feed grain option in 1974.

Bill C-155 gives the power of car allocation to an administrator. The administrator is obliged to obey specifically any orders of the Minister of Transport. No mention is made in the bill of ensuring the Canadian Wheat Board power over the block shipping system. The certain ability to deliver grain to a customer when and where it is desired is central to the board's ability to make a sale. The board cannot tolerate interference in transportation decisions. The fact that the Wheat Board has only marketing power over wheat, oats, and barley, and yet has to handle the remainder of the transportation system already creates waste and inefficiency. Further erosion of the power of the board in transportation is unacceptable.

We urge your committee to recommend complete return of authority over the grain transportation to the Canadian Wheat Board, in particular providing statutory protection for car allocation and authority over the block shipping systems. Thank you.

Je pourrais donner un seul exemple de la force de la Commission canadienne du blé. Watt, Mitchell et Ross, de l'Université du Michigan, ont effectué une étude en 1979. Il s'agissait de comparer les systèmes canadien et américain. J'en cite brièvement un passage:

Le passage canadien a donné des résultats supérieurs au système américain quant au prix et à la quantité au cours de la période écoulée depuis 1972. Notre document démontre que la Commission canadienne du blé a été capable de s'assurer d'un avantage considérable quant au prix, à une époque où les prix mondiaux montaient, et qu'elle a utilisé une politique de coupure des prix pour accroître les quantités qu'elle pouvait exporter . . .

A notre avis, la force de la Commission canadienne du blé est considérablement diminuée. L'une des autres données statistiques fournies par ce rapport est que le Canada a constamment surpassé les États-Unis quant au pourcentage du grain vendu à l'exportation.

La Commission canadienne du blé a été extrêmement efficace et le projet de loi ne fait rien pour maintenir sa force, au contraire il affaiblit la Commission canadienne du blé.

Avec la concurrence intense qui sévit sur les marchés céréaliers mondiaux et la nécessité de réagir rapidement quant aux décisions de transport et de commercialisation, pour assurer le meilleur revenu aux agriculteurs, la Commission canadienne du blé ne peut se permettre de gaspiller ses efforts suite à la lenteur avec laquelle les décisions seront prises quant au transport.

Le projet de loi C-155 ne fait rien pour ralentir l'érosion du pouvoir de commercialisation qui s'est introduite dans les règlements et les options, par exemple, l'option de commercialisation du grain de provende en 1974.

Le projet de loi C-155 donne à un administrateur le pouvoir quant à l'affectation des wagons. L'administrateur est obligé d'obéir à toute instruction venant du ministre des Transports. Il n'est fait aucune mention, dans le projet de loi, du pouvoir de la Commission canadienne du blé quant au système de livraison en gros. La capacité de livrer le grain au client, quand et où il est voulu, est essentielle à la capacité de la Commission d'effectuer une vente. La Commission ne peut tolérer une intervention dans les décisions quant au transport. Le fait que la Commission du blé n'a de pouvoir de commercialisation que pour le blé, l'avoine et l'orge, mais doit pourtant s'occuper de tout le reste du système de transport, cause déjà du gaspillage et un manque d'efficacité. Éroder plus encore le pouvoir la Commission en matière de transport est inacceptable.

Nous supplions votre comité de recommander le retour de l'autorité complète en matière de transport du grain à la Commission canadienne du blé, en particulier une garantie statutaire quant à l'affectation des wagons et l'autorité en ce qui concerne l'expédition en bloc. Merci.

[Text]

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Martin.

Is there anyone else? Mr. Faller.

**Mr. Doug Faller (Chairman, Family Farm Foundation):** Thank you. If proceeded with, Bill C-155 will bring the most significant economic change to the structure of agriculture in the past fifty years. The structure of agriculture will shift away from family farms on the prairies to corporate farms. Canada's balance of trade and social fabric will be greatly poorer. We believe there are ways to provide the rail capacity that is claimed to be at the root of Bill C-155 without destroying the family farm. We urge your committee to have the courage to recommend setting aside Bill C-155 with its devastating effects on the family farm, and to gather Canadians in a more positive co-operative effort. Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you. Does that conclude your comments?

We are open for questions. The first questioner is Mr. Gourde. Five minutes.

**M. Gourde:** Merci monsieur le président.

J'aurais une courte question d'information à poser au président, dès le départ. J'aimerais savoir combien de ces membres sont membres de *Family Farm Foundation*, et j'aimerais savoir aussi qui a été le fondateur de *Family Farm Foundation*?

**Mr. Faller:** I am not certain of the exact number, approximately 150 family members. The foundation was created by individual farm families who gathered to create a group that would work to better understand our problems, to research our problems, to educate ourselves about our problems and through our efforts to ensure the viability and the enhancement of family farms. It is the ordinary farmers you see before you today who founded the foundation.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Flis has a point of clarification.

**Mr. Flis:** I think it will help our questions and answers if we can get a little clearer definition of what you mean by a family farm. My perception of the family comes from when we lived on a family farm with six children and half a section of land, and we were forced off because that piece of land could not provide jobs for all of us in the family. That same piece of land has expanded now to the point where it is still within the family, but that family has a very expensive implement shed in town, and has, I do not know, three or four sections of land. Part of the family is running the business in town; part of the family is running the farm. Would that still be in your definition of a family farm?

**Mr. Faller:** No.

**M. Gourde:** Monsieur Faller, vous faites grand état, dans votre mémoire, je ne dirais pas de l'obédience., mais enfin du fait que vous soutenez la présentation qui a été faite par M. le

[Translation]

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Je vous remercie, monsieur Martin.

Y a-t-il quelqu'un d'autre? M. Faller.

**M. Doug Faller (président de la Fondation de la ferme familiale):** Je vous remercie. S'il est adopté, le projet de loi C-155 apportera le changement le plus important à la structure agricole qui ait eu lieu au cours des cinquante dernières années. L'agriculture passera de la ferme agricole familiale, dans les Prairies, à l'entreprise agricole. La balance commerciale du Canada et le tissu social en seront amoindris. Nous croyons qu'il y a des moyens de fournir la capacité ferroviaire, qui est à l'origine du projet de loi C-155, sans détruire la ferme familiale. Nous supplions votre comité d'avoir le courage de recommander la mise de côté du projet de loi C-155, avec les effets dévastateurs qu'il a sur la ferme familiale, et de rassembler les Canadiens en vue d'un effort plus positif et plus coopératif. Je vous remercie.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci. Est-ce que cela met fin à vos observations?

Nous sommes prêts pour les questions. M. Gourde aura la parole en premier. Cinq minutes.

**Mr. Gourde:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to ask a question to the Chairman. I would like to know how many of the members are members of the Family Farm Foundation and I would also like to know who was the founder of the Family Farm Foundation?

**M. Faller:** Je ne suis pas certain du nombre exact, environ 150 familles. La Fondation a été créée par des familles agricoles qui se sont regroupées en vue de mieux comprendre leurs problèmes, d'étudier les problèmes, de s'éduquer et, à travers nos efforts, d'assurer la viabilité et l'amélioration des fermes familiales. Ce sont les agriculteurs ordinaires, que vous voyez ici devant vous aujourd'hui, qui ont fondé la Fondation.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** M. Flis voudrait avoir une précision.

**M. Flis:** Je pense que cela nous aiderait à poser nos questions si nous avions une définition un peu plus précise de ce que vous entendez par une ferme familiale. Ma perception de la famille vient de l'époque où nous vivions sur une ferme familiale, avec six enfants et un quart de section de terre, et nous avons été obligé de la quitter parce que cette superficie ne pouvait pas fournir assez de travail pour tous les membres de la famille. Ce même coin de terre s'est étendu maintenant au point qu'il appartient toujours à une famille, mais cette famille a maintenant un bureau bien en vue en ville et possède, je ne sais pas, trois ou quatre sections de terre. Une partie de la famille conduit les affaires en ville et l'autre partie exploite la ferme. Est-ce que cela correspond à votre définition d'une ferme familiale?

**M. Faller:** Non.

**Mr. Gourde:** Mr. Faller, in your presentation, you insist, I would not say on obedience, but on the fact that you support the presentation submitted by Mr. Justice Hall and you also



## [Texte]

juge Hall; et vous nous dites également dans votre présentation à la page 6, que vous êtes plus qu'apeuré par l'asservissement des gens de l'Ouest, de la Saskatchewan, aux chemins de fer. Or, le juge Hall, dans son rapport, dit à peu près exactement le contraire de ce que vous dites. Si vous lisez dans le rapport de la Commission Hall les pages 75 à 78, le juge dit exactement le contraire de ce que vous dites en ce sens, et je le cite:

... tout l'impact que les chemins de fer avait dans l'Ouest antérieurement a disparu ...

... et que pour une communauté comme la vôtre, comme une communauté de familles,

il est plus important d'avoir un esprit communautaire que d'avoir des chemins de fer ou des élévateurs et qu'il faudrait justement qu'au départ on puisse se libérer de cet asservissement qu'on a vis-à-vis des chemins de fer.

Pourriez-vous nous expliquer un petit peu, dans le cadre du rapport du juge Hall, et dans le cadre de votre présentation, où on doit s'en tenir? En fait ça veut un petit peu dire ceci: Parce qu'il y a eu des fermes familiales, doit-on aujourd'hui avoir une agriculture qui doit rester artisanale? Est-ce qu'on doit faire l'équation entre «familiale» et «artisanale»? Comme mon collègue de tout à l'heure qui a posé la question à ceux qui vous ont précédés, je vous demande si, lorsqu'on parle de «familiale», on ne veut pas, d'une certaine façon, oublier..., ou d'une certaine façon mettre de côté l'industrialisation de l'agriculture? Et s'il n'y avait pas eu industrialisation, il n'y aurait certainement pas, dans les fermes aujourd'hui, des machineries comme j'en ai vues et qui ont été fabriquées par *International Harvester*. Je ne pense pas que des compagnies familiales auraient pu produire cela. Alors, est-ce que vous êtes capable de concilier le concept de ferme familiale..., la petite cellule qu'on a connue antérieurement, avec l'industrialisation de l'agriculture, avec une agriculture qui devienne la plus productive possible?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Faller, or Mr. Turner.

**Mr. B. Turner:** Thank you, Mr. Chairman. In response, I do not at all think we argue that there has not been change in the past and there will not be change in the future.

• 2125

I think what we are concerned about is that the assets in agriculture remain as nearly as possible owned by the people that are farming the land or making production decisions within agriculture. That does not, particularly for me, have connotations of a particular size of farm. As long as that—and if you look at the first page of our brief here, we talk about the family farm, in which the decisions regarding production and marketing are made by the family that operates the farm. So we do not bring a particular size connotation in there.

Who knows what—I do not have a crystal ball for the future, like any of the rest of us, but I am particularly concerned, and the foundation is, that the ownership of the resources remain in the agricultural sector owned and operated by the families, which, as I say, make those decisions on the

## [Traduction]

say, at page 6, that you are more concerned by the exploitation of Westerners, of the people in Saskatchewan, by the railways. But, Justice Hall, in his report, says exactly the opposite of what you are saying. If you read pages 75 to 78, of the Hall Commission Report, Mr. Hall says exactly the opposite:

all impact that the railways had before in the West has disappeared ...

and he adds that for a community like yours,

it is far more important to have community spirit than railways or elevators and that it is necessary to get rid of this dependance on railways.

Could you tell us what we should conclude from the Hall Report and from your presentation? What I am getting at is this: because the family farms exist, does it mean that agriculture has to stay traditional? Does it mean that we have to make the equation between "family" and "tradition"? As my colleague mentioned earlier, I ask you if, when we speak of "family", we don't want, in a sense, to forget or to put aside agricultural industrialization? If industrialization hadn't take place, we wouldn't have all the machinery we now have on the farms, machines like the ones I have seen and which are produced by International Harvester. I don't think that family farms could have produced such machines. Therefore, are you able to reconcile the idea of family farm, the small cell we have known previously, with agricultural industrialization, with an agriculture that provides a maximum production?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Faller ou monsieur Turner.

**M. B. Turner:** Je vous remercie, monsieur le président. En réponse à votre question, je ne pense pas du tout que nous ayons affirmé qu'il n'y a pas eu de changements dans le passé et qu'il n'y en aura pas à l'avenir.

Je pense que ce qui nous préoccupe avant tout est le fait que les actifs agricoles demeurent autant que faire se peut entre les mains de ceux qui cultivent les terres et qui prennent des décisions de nature agricole. Cela n'a rien à voir quant à moi avec la superficie de la ferme. Si vous lisez la première page de notre mémoire, vous constaterez que nous parlons d'une ferme familiale où les décisions, quant à la production et la commercialisation, sont prises par la famille qui exploite la ferme. Nous ne parlons pas d'une superficie particulière.

Qui sait ce qui pourra arriver dans le futur, je ne possède pas de boule de cristal, pas plus que nous tous, mais je suis particulièrement préoccupé, et la fondation aussi, par le fait que la propriété des ressources doive rester dans le secteur agricole que possèdent et exploitent les familles, qui comme je

[Text]

farm. That will, as time goes on and as new technology changes, mean different kinds of machinery, different farming practices and so on. It does not necessarily mean strictly a static scale or size of farm.

I hope that answers your question.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Gourde.

Mr. Gustafson, five minutes.

**Mr. Faller:** Mr. Chairman, could I respond briefly to the question?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Certainly, Mr. Faller.

**Mr. Faller:** Thank you.

I think that family farms are fully capable of implementing new technologies as they arise, as well as any order of economic unit might do. I think International Harvester is perhaps an interesting example. I think in a sense what we are doing is warning against the oligopoly represented by International Harvester and John Deere and the rest. Certainly the billions of dollars of debt of International Harvester is an interesting perspective in relationship to the so-called smallness of family farms that we are speaking about.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Faller.

Mr. Gustafson, five minutes.

**Mr. Gustafson:** Being a farmer myself, a third-generation farmer and my sons are a fourth-generation farmers, part of a family farm, I am well aware of the problems the family farm has faced due to mechanism. Many times the expansion of the family farm has been forced, not because it was the will or the direction of that family to enlarge but it was a necessity for survival.

We probably face some very, very important decisions in this bill or in terms of amendments, if they were to be made, or in terms of possibly scrapping the bill, as has been suggested by some in hearings earlier today. What would the position of your group be in regard to either recommendations to the bill or suggestions of scrapping? Exactly what would your position be?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Faller.

**Mr. Faller:** Mr. Chairman, our recommendation in the summary was to begin anew the process. Our presentation to the committee has been directed largely at identifying the impact which Bill C-155 might have on family farms, the negative impact it would have on family farms and upon the rural communities and the rural way of life that family farms—to which family farms form the foundation.

[Translation]

l'ai dit, prennent les décisions. Cela signifiera, à mesure que le temps passe et que de nouvelles techniques apparaissent, différentes catégories de machines agricoles, différentes pratique agricoles, et ainsi de suite. Cela ne veut pas dire le statu quo ou une certaine superficie de terre.

J'espère que j'ai répondu à votre question.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Je vous remercie, monsieur Gourde.

Monsieur Gustafson, vous avez cinq minutes.

**M. Faller:** Monsieur le président, puis-je répondre brièvement à la question?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Bien sûr, monsieur Faller.

**M. Faller:** Je vous remercie.

Je pense que les fermes familiales sont parfaitement capables d'appliquer les nouvelles techniques à mesure qu'elles apparaissent, tout comme n'importe quelle autre unité économique peut le faire. Je pense que l'*International Harvest* est un exemple intéressant. Je pense qu'en un sens, nous essayons de lancer un avertissement contre l'oligarchie que représentent des sociétés comme l'*International Harvester* et John Deere et les autres. Il est certain que les milliards de dollars de dettes de l'*International Harvester* mettent en perspective la prétendue petitesse des fermes familiales dont nous parlons.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Je vous remercie, monsieur Faller.

Monsieur Gustafson, cinq minutes.

**M. Gustafson:** Étant agriculteur moi-même, un agriculteur de la troisième génération, et mes fils sont des agriculteurs de la quatrième génération, nous faisons partie d'une ferme familiale et je suis très conscient des difficultés qui sont celles de la ferme familiale d'aujourd'hui. Il est arrivé souvent que la ferme familiale ait été obligée de s'agrandir, non par la volonté ou la décision de la famille, mais pour la simple nécessité de survivre.

Nous sommes probablement en face de décisions très, très importantes dans ce projet de loi ou de modifications, s'il devait y en avoir, ou de la possibilité de rejeter ce projet de loi comme certains l'ont laissé entendre au cours d'audiences précédentes. Quelle serait la position de votre groupe quant aux recommandations à faire au sujet du projet de loi ou des suggestions visant à le rejeter? Quelle serait votre position à cet égard?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Faller.

**M. Faller:** Monsieur le président, notre recommandation, en résumé, était de recommencer le processus. Notre mémoire avait tout d'abord pour objet d'identifier les conséquences que pourrait avoir le projet de loi C-155 sur les fermes familiales; les effets négatifs qu'il aura sur les fermes familiales, les communautés rurales et le mode de vie sur lequel sont fondées les fermes familiales.



[Texte]

We did not set ourselves to the task of presenting an alternate bill for you.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Gustafson.

**Mr. Gustafson:** Well, you are suggesting, then, that you would not make any recommendations of this Bill C-155 at all? Or any amendments?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Faller.

**Mr. Faller:** I do not have any immediate amendments in mind. If you have some specific examples—but our recommendations would be to start anew. I think that, like many others who are part of this debate and part of the presentations to the committee today, we see so many flaws that we feel it is perhaps time to start the process anew, the legislative process.

**Mr. Gustafson:** In the interest of time, Mr. Chairman, Mr. Murta will share my five minutes.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Gustafson.

**Mr. Murta.**

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

I just want to ask one or two questions, not so much about what you have said on the bill, because your presentation and your approach to Bill C-155 is much like a lot of other ones we have heard today.

I would like to know a little more about your—the family farm corporation. I guess basically the question that arose in my mind was, why did you feel there was a necessity to incorporate into the group that you represent?

I say that by way of saying that I come from a family farm in Manitoba. All my constituents are family farmers, and farms represent—well, they range, at least in southern Manitoba, from 450 to 2,500 or 3,000 acres. Any of the family farmers and their sons and daughters make representations to the existing organizations in Manitoba.

What are you trying to achieve as a group that is incorporated the way you are? Are you politically active at all? Do you take a role at all, or have you, or do you anticipate it, in politics supporting one party versus another party or anything along that line? Could you explain a little bit more what you are doing?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Faller.

**Mr. Faller:** We are not a corporation, we are a foundation. We are deliberately founded, and I think are making a conspicuous effort to remain non-partisan. In fact, we are deliberately making an effort—and this has been at issue at our board of directors' meetings—to avoid even becoming a lobby organization, far from becoming a partisan organization.

[Traduction]

Nous ne nous sommes pas donné pour tâche de vous présenter un autre projet de loi.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Gustafson.

**M. Gustafson:** Vous voulez donc dire que vous ne ferez aucune recommandation au sujet de ce projet de loi? Aucune modification?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Faller.

**M. Faller:** Aucune modification ne me vient immédiatement à l'esprit. Si vous pouviez me donner des exemples précis—mais notre recommandation serait de reprendre tout depuis le début. Je pense que, comme bien d'autres qui participent à ce débat, nous voyons tellement de lacune qu'il serait peut-être temps de tout reprendre depuis le début, de recommencer le processus législatif.

**M. Gustafson:** Étant donné le peu de temps dont nous disposons, monsieur le président, M. Murta partagera mes cinq minutes.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Je vous remercie, monsieur Gustafson.

Monsieur Murta.

**M. Murta:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais simplement poser une ou deux questions, pas tellement au sujet de ce que vous avez dit quant au projet de loi, car votre mémoire et votre approche ressemblent à tout ce que nous avons entendu aujourd'hui.

Je voudrais en savoir un peu plus sur votre société de fermes familiales. Je suppose que la question qui me vient à l'esprit est de savoir pourquoi vous avez ressenti le besoin de vous regrouper comme vous l'avez fait?

Je dis cela parce que je viens d'une ferme familiale du Manitoba. Tous ceux que je représente sont des agriculteurs et leur ferme familiale représente, du moins dans le sud du Manitoba, de 450 à 2 500 ou 3 000 acres. Tous les agriculteurs ainsi que leurs fils et leurs filles font des présentations aux organismes existant au Manitoba.

Quel est votre objectif en tant que groupe formé en société comme vous l'êtes! Êtes-vous actifs politiquement? Vous rangez-vous d'un côté ou d'un autre sur le plan politique, ou quelque chose du genre? Pourriez-vous nous expliquer un peu plus ce que vous faites?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Faller.

**M. Faller:** Nous ne sommes pas constitués en société, nous sommes une fondation. C'est un choix délibéré et je pense que nous faisons des efforts évidents pour rester non partisans. En fait, nous faisons un effort délibéré—et c'est une question qui a été abordée lors des réunions de notre conseil de direction—pour éviter de devenir un groupe de pression, encore moins un organisme partisan.

[Text]

The thrust of our activities are in the areas of research into the problems that family farms face and into the education of ourselves as family farmers about our problems, and the sharing of our problems together. Inevitably, I suspect our activities will generate activities in the press or the interest of others who look on, but we make no conspicuous effort to lobby any legislative groups.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman. I will just ask one more question.

I only asked the question because coming from Manitoba I have never, ever heard the expressed intent or the necessity of any family farmers, young or old, to want to know what—to sit down around a table and sort of take a look at themselves as family farmers. In effect, the soul-searching must be part of what you are doing. That was basically the reason for my question.

I could not get my mind around why—what you have to offer me as a family farmer. I know what a family farmer is, and—I guess I could ask you that question. What would you offer family farmers in Manitoba if they were going to set up a foundation? Why would they do it, when they could belong to organizations and they would work in the existing manner, which would certainly—from most family farmers that I know, they are interested in policy and its formulation and how it effects their livelihood, etc.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Faller.

**Mr. Faller:** I think the activities of education—at least this is my interpretation of our direction—are based on the premise that people who share their problems and make an effort to understand their problems become far more effective as individuals working within other organizations, be they non-partisan, policy formation organizations or any other forums. So I think that individuals who belong to the foundation and take an active role in it over the course of time will become far more effective civically in impacting policymakers. For me, I see that as one of the big roles.

What could we offer you? I think we could offer you the opportunity to share what we face as family farmers in terms of our problems, share the good and the bad, and share an attempt to find solutions to our problems.

I might point out to you that over the course of the past winter we have had, in rural communities in Saskatchewan, gatherings of family farmers to share the discussion of these problems surrounding what we have, as the family farm game. They have been exciting social events and they have been warmly received by everyone who has participated. We could offer you a great deal in that regard.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Faller.

That concludes the questioning. I want to, on behalf of the committee, thank the representatives of the Family Farm Foundation of Canada for your appearance here tonight and for the brief you have brought to this committee. Thank you very much.

[Translation]

La majeure partie de notre activité se concentre sur la recherche quant aux difficultés des fermes familiales et sur l'éducation face à nos problèmes et le partage de ces problèmes. Inévitablement, je suppose que notre activité va attirer l'attention de la presse ou l'intérêt de ceux que nous étudions, mais nous ne faisons aucun effort pour faire pression sur un groupe ou un autre.

**M. Murta:** Je vous remercie, monsieur le président. Je poserais une seule autre question.

J'ai posé cette question parce que, venant du Manitoba, je n'ai jamais entendu parler de l'intention ou de la nécessité d'agriculteurs, jeunes ou vieux, de s'asseoir autour d'une table pour parler d'eux-mêmes en tant que fermes familiales. En fait, la recherche d'une certaine conscience doit faire partie de ce que vous faites. C'était le pourquoi de ma question.

Je n'arrive pas à concevoir ce que vous avez à offrir à l'agriculteur. Je sais ce qu'est une ferme familiale et je suppose que je pourrais vous poser cette question. Qu'avez-vous à offrir à la ferme familiale du Manitoba si cette province devait créer une fondation? Pourquoi le ferait-elle alors qu'on peut appartenir à des organismes tels qu'ils existent, lesquels, d'après de que je sais des agriculteurs que je connais, s'intéressent à la politique, à son élaboration et aux conséquences qu'elle peut avoir sur le mode de vie, etc.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Faller.

**M. Faller:** Je pense que l'activité éducative—du moins c'est l'interprétation que j'en donne—est fondée sur l'idée que les gens qui partagent leurs problèmes et font un effort pour les comprendre deviennent beaucoup plus efficaces au sein des organismes, qu'ils soient non partisans, qu'ils s'occupent de l'élaboration de la politique ou qu'ils aient tout autre objectif. Je pense donc qu'un individu qui appartient à la fondation et qui y joue un rôle actif au long des années sera beaucoup plus efficace lorsqu'il s'agira d'influencer ceux qui font la politique. A mon avis, c'est un de nos plus importants rôles.

Qu'avons-nous à vous offrir? Je pense que nous pouvons vous offrir la possibilité de partager avec d'autres agriculteurs, les problèmes, le bon et le mauvais, et que nous pouvons rechercher ensemble des solutions à nos problèmes.

Je pourrais mentionner le fait qu'au cours de l'hiver dernier, dans les communautés rurales de la Saskatchewan, nous avons rassemblé des agriculteurs pour discuter de nos problèmes autour de ce que nous appelons notre jeu de la ferme familiale. Il y a eu des événements spéciaux très intéressants et qui ont été très chaudement accueillis par tous les participants. Nous pourrions vous offrir beaucoup à cet égard.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Je vous remercie, monsieur Faller.

Cela conclut notre interrogatoire. Je voudrais, au nom de tous les membres du comité, remercier les représentants de la Fondation canadienne de la ferme familiale d'avoir bien voulu comparaître ici, ce soir, et de nous avoir présenter un mémoire. Je vous remercie infiniment.



[Texte]

**Mr. Faller:** Mr. Chairman, I might point out to Mr. Murta as well that we have members in Manitoba and are conducting some activities there. It is the Family Farm Foundation of Canada.

• 2135

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you very much.

I now on behalf of the Chairman invite the representatives of the Canadian Chamber of Commerce . . .

**The Chairman:** Order, please! The Canadian Chamber of Commerce is represented tonight by Mr. Samuel Hughes, President, and by Dr. C.M. Williams, Chairman of the Agriculture Committee.

Welcome to the committee, gentlemen. I see there is a third gentleman there, Mr. Marcel de la Gorgendière, President of the Saskatchewan Chamber of Commerce. Welcome, gentlemen.

Mr. Hughes, do you have an opening statement?

**Mr. S.F. Hughes (President, Canadian Chamber of Commerce):** Mr. Chairman, yes, thank you very much; we do. What we will try to do, in gratitude to you for being as painstaking as you have been with all of the people who have appeared before you, is to be as brief as we possibly can, and to answer concisely any questions put to us. Initially, though, we would like to thank you for providing the chamber with a place on your agenda here in Regina.

It may interest the members of your committee to know why we have come to Regina rather than doing the expected and appearing before you in Ottawa. We want to acknowledge that we are here because we have great respect for the prairie farmer and the contribution that he makes to Canada, and this issue is so important not just to the prairie farmer but to all Canadians from one coast to the other that it seemed important and useful to us to appear before you where the focus was sharpest.

There is no national parallel, to our knowledge, to what is happening here in this series of hearings that you are conducting. We had great pleasure in appearing before the introduction of this bill. We made a number of initiatives before Bill C-155 was put into the House. We have watched carefully and debated during the pendulum-like discussions which have taken place, and we have discussed many of our positions with a wide number of members of Parliament. We are looking forward to the implementation, following enactment this fall, of a piece of legislation that will do what is in the best interests of all Canadians.

And all Canadians, as we are aware, like anyone else, must walk very softly when discussing the labyrinth and the myriad facets of this issue. What we have to acknowledge is that it is not purely an agricultural issue. For instance, in British Columbia it is perceived as an issue related more to transportation not only of agricultural products but also of mineral products and other commodities as well. On the Prairies it is

[Traduction]

**M. Faller:** Monsieur le président, je voudrais mentionner, pour M. Murta, que nous avons des membres au Manitoba et que nous avons des activités dans cette province. Il s'agit de la Fondation canadienne de la ferme familiale.

**Le président intérimaire (M. Mazankowski):** Merci beaucoup.

Au nom du président, j'invite les représentants de la Chambre de commerce du Canada . . .

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. La Chambre de commerce du Canada est représentée ce soir par son président, M. Samuel Hughes et par le Dr C.M. Williams, président du comité agricole.

Bienvenue au comité, messieurs. Je vois un troisième monsieur, M. Marcel de la Gorgendière, président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan. Bienvenue, messieurs.

M. Hughes avez-vous une déclaration d'ouverture?

**M. Hughes (président, Chambre de commerce du Canada):** Oui, monsieur le président, merci. Ce que nous tenterons de faire, en signe de gratitude envers vous pour avoir été si aimables pour ceux qui ont témoigné devant vous, c'est d'être aussi concis que possible et de répondre de façon concise à toutes les questions qu'on nous posera. Au départ, cependant, je voudrais vous remercier pour avoir donné à la Chambre l'occasion d'être incluse dans votre ordre du jour de Regina.

Il peut être intéressant pour les membres de votre comité de savoir pourquoi nous sommes venus à Regina plutôt que nous rendre à Ottawa comme les gens auraient pu s'y attendre. Nous tenons à déclarer que nous sommes ici parce que nous manifestons un grand respect envers l'exploitant agricole des Prairies et l'apport qu'il fournit au Canada, et que cette question n'est pas importante seulement pour les exploitants agricoles des Prairies mais aussi pour tous les Canadiens d'une côte à l'autre; il nous a donc paru important de paraître devant vous là où la question domine.

Il n'existe pas de parallèle, à notre avis, à ce qui se passe dans la série d'auditions que vous tenez présentement. Nous avons eu le plaisir de comparaître avant l'introduction du projet de loi. Nous avons pris certaines initiatives avant que le projet de loi C-155 ne soit présenté à la Chambre. Nous avons étudié soigneusement les discussions qui ont eu lieu et nous avons discuté nos positions avec un grand nombre de députés. Nous nous attendons, lors du passage du projet de loi, à la mise en oeuvre d'une loi qui soit à l'avantage de tous les Canadiens.

Et tous les Canadiens bien sûr, doivent faire bien attention en discutant les aspects multiples de cette question. Nous devons nous rendre compte qu'il ne s'agit pas ici simplement d'une question agricole. En Colombie-Britannique, par exemple, on considère la question comme étant non seulement liée au transport des produits agricoles mais aussi au transport des produits minéraux et d'autres marchandises. Dans les

## [Text]

generally perceived, and we acknowledge it to be valid, as an agricultural issue. In Ontario, for instance, it seemed more of an industrial issue, and that relates undoubtedly to the industrial spinoff that may well evolve from the investment by the federal government into what may be \$16.5 billion of new industry and new jobs in Canada. In Quebec, of course, as we well know, it is seen as both an industrial and an agricultural issue, and seen there with great fervour.

There have been basic statements made by politicians at the federal and the provincial levels. The issue that is before us is so involved that a significant number of those statements, rather surprisingly, seem to have been contradicted by Cabinet colleagues of whoever may have made the speech, or caucus colleagues.

Now, for Canada to realize its full potential, all our economic talents must be in tune. We have to be set really to walk the road together at the same time in the same direction. We cannot be pulling in opposite courses in what is now an internationally competitive atmosphere. We must, as a country, have the maximum flexibility and encouragement to excel in this increasingly competitive world.

The Chamber of Commerce, again, appreciates the time you are giving us. We are a nation-wide organization. We represent 140,000 or 145,000 business voices... voices of merchants, of bankers; voices of farmers, of manufacturers, carriers, trading companies. In short, we represent all the regions, all the business sectors, all sizes of businesses in Canada. We devote our resources both to domestic and to international issues. And we regard the Crow proposals really to be one of the most important issues to have come before us in many, many years—one that will affect all of us for many years to come.

Now, as an organization, we have gone through the same kind of anguish that your committee is perceiving and going through. We have invited our members to bring comments to us about their perceptions of Bill C-155. We have listened to people who are emotionally and rationally opposed to any change in the Crow, and we have members who do not wish to have the Crow changed. We have listened to people who are at the other end of the spectrum; who are representing different regions and, perhaps, different industries. And we have done what I think your committee is going to be obliged to do, and that is to come up with some proposals that will work in the best interests of the majority of Canadians, because no single proposal that we have been able to discover will satisfy everyone.

We do not measure our conclusions in terms of winners and losers but, rather, in degrees of advantage to those whose lives this matter will touch in one way or another. We frankly have considered, weighed, and have found wanting the pleas and the arguments of those who were advancing narrow, exclusively self-serving, interests. The chairman of our agriculture committee is a distinguished Canadian; he is a westerner; in

## [Translation]

Prairies, on estime qu'il s'agit d'une question agricole, et nous sommes d'accord que le point de vue est juste. En Ontario, par contre, la question semble être davantage un problème industriel, parce qu'il y aura des effets industriels à l'investissement, par le gouvernement fédéral, d'un montant s'élevant peut-être à 16.5 milliards de dollars dans de nouvelles industries et de nouveaux emplois au Canada. Dans le Québec, évidemment, comme nous le savons bien, on considère la question comme une question industrielle et une question agricole, et on y attache beaucoup d'importance.

Certains hommes politiques, au niveau fédéral et provincial, ont fait certaines déclarations. La question qui nous occupe est tellement compliquée que nombre de ces affirmations, chose surprenante, ont été contredites par les collègues du Cabinet de la personne qui a fait la déclaration.

Si le Canada veut réaliser ses pleines possibilités, on doit mettre à contribution tous nos talents économiques. Nous devons tous aller dans la même direction. Nous ne pouvons pas chacun de nous tirer de notre côté dans un milieu qui est devenu concurrentiel sur le plan international. En tant que nation, nous devons manifester la plus grande souplesse et la capacité la meilleure pour concurrencer le monde.

De nouveau, la Chambre de commerce exprime sa reconnaissance pour le temps que vous lui consacrez. Nous sommes une organisation nationale. Nous représentons 140,000 ou 145,000 entreprises, marchands, banquiers, exploitants agricoles, manufacturiers, transporteurs, compagnies de négoce. Bref, nous représentons toutes les régions, tous les secteurs des affaires, toutes les dimensions des entreprises du Canada. Nous consacrons nos ressources à la fois aux questions nationales et aux questions internationales. Et nous considérons que les propositions du Nid-de-Corbeau sont vraiment l'une des questions les plus importantes qui nous aient été présentées, une question qui nous touchera tous pendant des années à venir.

En tant qu'organisation, nous avons éprouvé les mêmes difficultés que vous éprouvez maintenant. Nous avons demandé à nos membres de nous remettre leurs commentaires sur le projet de loi C-155. Nous avons écouté des gens qui s'opposent sur le plan logique et sur le plan émotif à toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau et nous comptons des membres qui ne veulent pas entendre parler de changements. Nous avons écouté des gens qui sont diamétralement opposés, qui représentent diverses régions et peut-être d'autres industries. Et nous avons fait ce que votre comité se verra tenu de faire, soit de recommander des propositions qui seront à l'avantage de la majorité des Canadiens, parce qu'il ne semble pas qu'une proposition seule puisse satisfaire tout le monde.

Nous n'évaluons pas nos conclusions en fonction de victoire ou de défaite mais plutôt selon les avantages que pourront recevoir ceux qui seront touchés par le projet de loi d'une façon ou d'une autre. Nous avons examiné, pesé les arguments de ceux qui veulent servir leurs propres intérêts exclusifs et nous avons trouvé que ces arguments ne sont pas bons. Le président de notre comité agricole est un Canadien distingué; il est de



## [Texte]

fact, he is a resident of Saskatchewan. Dr. "Red" Williams is well known to many of the people in this part of the country and to many of the people in Ottawa as well, and I will ask him in just one moment to present more detailed findings from the Canadian Chamber of Commerce.

I would also like to introduce Marcel de la Gorgendière, who is the President of the Saskatchewan Chamber of Commerce, and who is here specifically to respond to any questions which may arise relative to the Saskatchewan business communities' views on this particular issue.

As I turn the microphone over, with your permission, Mr. Chairman, to Dr. Williams, I would remind you, as legislators, that government often considers an issue and prepares legislation in one particular environment, only to find that legislation applied under entirely different circumstances.

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Dr. C.M. Williams (Chairman, Agriculture Committee, Canadian Chamber of Commerce):** Mr. Chairman and members of the committee, I will speak as quickly as the interpreter will allow me, and I will abbreviate considerably from the brief before you. I would suggest to you and restate what Mr. Hughes has said, which is that the chamber did not choose to put forward a suggestion or a proposal on legislation to any of the bodies, including your own, but rather to comment on suggestions and proposals that came down from various sources over the two or three years of the debate.

I would suggest, however, in our viewing and reviewing of the various proposals that have been reported in the press and been debated by many organizations, we have found basically that many of them contravene some very basic and fundamental principles of business. That is, they would not stand up to a close examination of principles. I speak of principles such as initiatives; I speak of competitiveness; I speak of flexibility; I speak of regional disparities and competitiveness and so forth—these kinds of things which I think it is quite fair to test any proposal against to see if, in fact, they can stand up to that kind of scrutiny.

So with that, we started out with a very important kind of decision, I believe. It was quite clear that, among the organizations we represent, there was a full understanding that there was a need to address the Crow issue, and there was a need to come up with some sort of a plan which would ensure rail capacity. That seemed to be fairly clear and easy to arrive at, and there is substantial support for that from many of the people who have reported to you.

Now, I do not think there is any point in going through a great deal of detail on this. However, we would suggest to you that, in our watching of the process... and many of our member organizations are farm organizations—we have seen some rather difficult issues raised and our farm organization members put to a very difficult position. We have found, in our opinion, that there has been great damage done to many of these farm organizations, and we would appeal to you, as a committee, to take that into consideration when you make

## [Traduction]

l'Ouest; de fait, il habite en Saskatchewan. Le Dr «Red» Williams est bien connu des gens de notre partie du pays et des gens d'Ottawa. Je vais lui demander dans un instant de vous présenter les constatations de la Chambre de commerce du Canada.

Je voudrais présenter aussi monsieur Marcel de la Gorgendière, qui est le président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan et qui se trouve ici précisément pour répondre à toute question se rapportant aux opinions des hommes d'affaires de la Saskatchewan touchant la question dont nous parlons.

En cédant le micro à M. Williams, avec votre permission, monsieur le président, je voudrais vous rappeler à vous, législateurs, que le gouvernement étudie parfois une question sous un point de vue et rédige la loi en conséquence, pour constater ensuite que la loi s'applique sous un jeu différent de circonstances.

**Le président:** Le Dr Williams.

**M. Williams (président, comité de l'agriculture, Chambre de commerce du Canada):** Monsieur le président et membres du comité, je vais m'exprimer aussi rapidement que l'interprète me le permettra et je vais abrégé le mémoire qui vous a été présenté. Je vous propose et je réitère ce que monsieur Hughes a déclaré, que la Chambre n'a pas voulu présenter de recommandations ou de propositions au sujet du projet de loi à aucun groupe, y compris le vôtre, mais préfère fournir des commentaires sur les suggestions et sur les propositions qui ont été présentées par divers groupes depuis deux ou trois ans.

Je tiens à souligner, cependant, qu'en examinant les diverses propositions qui ont été signalées dans la presse et qui ont été débattues par un grand nombre d'organisations, nous avons constaté qu'un grand nombre d'entre elles vont à l'encontre des principes fondamentaux du monde des affaires. On ne saurait les appuyer par l'application des principes. Je parle de principes comme l'esprit d'initiative, l'esprit concurrentiel, la souplesse; je parle de disparités régionales et de concurrence régionale, et ainsi de suite; ces facteurs selon lesquels on doit peser toute proposition pour établir si cette proposition peut supporter un examen rigoureux.

Ceci dit, nous avons commencé par une décision très importante. Il était évident que les organisations que nous représentons étaient toutes d'accord sur le besoin de régler la question du Nid-de-Corbeau et sur le besoin d'établir un plan qui garantirait la capacité des chemins de fer. Il semblait qu'il serait facile d'en arriver là et un grand nombre de personnes qui ont témoigné devant vous sont d'accord sur ce point.

Je ne vois pas d'utilité à examiner tout cela en détail. Mais je dois vous dire qu'en suivant le procédé (un grand nombre de nos organisations membres sont des organisations agricoles), nous avons constaté que certains problèmes difficiles ont été soulevés et que nos membres qui sont des organisations agricoles se sont trouvés dans une position difficile. À notre avis, on a fait du tort à un grand nombre de ces organisations agricoles et je vous demande à vous, en tant que comité, de tenir compte de ce fait quand vous ferez vos recommandations.

## [Text]

your final recommendations. Many of these farm organizations must now weld and heal their wounds and go back to other issues and heal the divisions that have been created.

• 2145

I would suggest to you now basically and quickly the process we went through. Mr. Hughes has suggested to you that we follow very much the same procedure you did. We had a specific motion brought forward by one of our chambers which in effect supported the Gilson proposal. Therefore, that gave us something to debate. We brought together representatives from our various boards and chambers across the country, representatives from coast to coast, and we met in what I term a mini-Gilson. It was a hot debate. We certainly had a breadth of opinion, but at that time it was generally agreed that we would ask the executive of the chamber to support in principle the Gilson proposal; that is, the main contentions in that proposal.

Of course, in doing that we then had to examine the principles that we espouse as an organization. The first one was competition; and we do believe in competition. We think it is something that must be part and parcel of any kind of legislation you bring forward—to ensure that there is competition. There is not competition between the railways. You do not compete for a loss of money. I think that is true and fairly logical. We also find that competitiveness would not be increased by payment of the \$651 million to the railways, if that is the final sum. In fact, it would reduce competitiveness and it would not allow and would not turn loose that tremendous amount of competitiveness and energy which can be created if the money is fed in at the producer level and allowed to work its way through the various levels of the industry.

We find that efficiency is a very important test to apply to any kind of legislation. We find that there then has to be some kind of incentive for people to attempt to make their operations more efficient. We find that in fact there are not incentives in the present situation, and we find that those incentives would not be there if in fact the money was paid to the railway. However, the incentives would be in place if the money was paid to the farmers. It would introduce a great deal of incentive at all levels.

Flexibility is important in this country. Change is important. We know the changes are occurring and we know that changes will occur in the future. Therefore, we do not want to see any kind of situation locked in place or a status quo, and that in fact would be if one is to introduce \$651 million to the railways in perpetuity. In fact, you are locking the railways into a status quo position. We do not think that is a good way to move. We think there is much greater flexibility. It allows industry at all levels, both the primary and secondary industries, to change their directions if the money is paid in at the bottom end.

There are inherent economic advantages in many parts of Canada, and disadvantages as well—distance from markets is a disadvantage, of course. We have weather problems and

## [Translation]

Certaines de ces organisations agricoles doivent maintenant guérir les blessures qu'elles ont subies et dissiper les divisions qui se sont créées.

J'aimerais maintenant vous présenter brièvement les grandes lignes de notre processus. M. Hughes a proposé que nous suivions la même procédure que vous. Une motion précise a été faite par l'un de nos membres en faveur de la proposition Gilson. Par conséquent, nous avons sujet à discuter. Nous avons réuni les représentants de nos divers conseils et chambres de l'ensemble du pays, les représentants d'un océan à l'autre, et nous avons procédé à une mini-étude Gilson. Les débats ont été ardents. De nombreux avis ont certainement été présentés mais, à ce moment, nous étions généralement d'accord de demander à l'exécutif de la Chambre d'appuyer en principe la proposition Gilson, c'est-à-dire, les grandes lignes de la proposition.

Il était évident qu'à cette fin, il fallait examiner les principes que nous allions adopter à titre d'organisation. Le premier principe concernant la concurrence; et nous appuyons la concurrence. Nous croyons que toute proposition de loi doit tenir compte de la concurrence—c'est-à-dire qu'elle doit s'assurer qu'il y a concurrence. Il n'y a aucune concurrence entre les sociétés ferroviaires. On ne rivalise pas pour une perte d'argent. Selon moi, c'est logique. Nous nous rendons également compte que la concurrence ne serait pas favorisée si nous donnons 651 millions de dollars aux sociétés ferroviaires, s'il s'agit là de la somme finale. En fait, cette mesure entraînerait une réduction de la concurrence, et nous ne pourrions pas jouir de la concurrence et de l'énergie qui peuvent être stimulées en accordant les fonds aux producteurs, ce qui assurerait la répartition des fonds parmi les divers niveaux de l'industrie.

Nous croyons que l'efficacité constitue un facteur important qui doit entrer en ligne de compte dans toute loi. Par conséquent, il faut viser à inciter les gens à augmenter l'efficacité de leurs opérations. En fait, selon nous, dans la situation actuelle, il n'existe aucune incitation, et le fait d'octroyer les fonds aux sociétés ferroviaires ne permettrait pas de créer d'incitation. Cependant, la situation serait différente si les fonds étaient octroyés aux agriculteurs. Cela créerait une grande stimulation à différents niveaux.

Dans notre pays, la souplesse est essentielle; les changements sont importants. Nous savons que des changements se produisent actuellement et qu'ils continueront à se produire à l'avenir. Par conséquent, nous ne voulons pas de situation stagnante ou de statu quo, ce qui se produirait si les fonds étaient octroyés aux sociétés ferroviaires à perpétuité. En fait, vous imposez un statu quo aux sociétés ferroviaires. Selon nous, cette mesure n'est pas judicieuse. Nous avons besoin d'une plus grande souplesse. Le fait d'octroyer les fonds aux producteurs favorise la souplesse et permet des changements d'orientation à tous les niveaux de l'industrie, qu'il s'agisse de l'industrie primaire ou de l'industrie secondaire.

Il existe des avantages économiques inhérents à toutes les régions du Canada ainsi que des inconvénients—la distance entre les producteurs et les marchés constitue, bien sûr, un



## [Texte]

moisture problems, and so forth. But we also have advantages, and in the prairie region of course we have a significant advantage. One of those advantages is that we have particularly good soils, or some of our soils are particularly good for growing grains, both the fine grain wheat and the coarse grains, feed grains and others like canola and so forth. But it seems to us that there is a logic that when you are going to use certain kind of grains, particularly the feed grains and the coarse grains, if they are going to be fed to livestock, then it makes an awful lot more sense if you keep the livestock and the grain together rather than transporting them halfway across the continent and then feeding them somewhere else. I think that legislation should not particularly advantage somebody in another part of the country to make that happen. I think there should be the advantage, surely, for the most efficient kind of a system.

Individual initiative is important, and that occurs both at the farm and at the small business or the entrepreneur level. We believe that is important and any legislation that comes in . . . because \$651 million every year is a very significant amount of money and it must be placed in such a way so that initiative is allowed and provided for. We believe that not locking it into the railways but providing it to the farmers will in fact be a particularly advantageous way to do it.

We do also draw to your attention, committee, that when you do pay the money to the railway what you are doing is taking \$651 million and exporting it directly out of the country. I do not think you should forget that: \$651 million is just too much to export out of the country; \$651 million we put at the farm level will work its way through the system.

Well, we have had all kinds of proposals put forward, and I need not run through them all because you have lived through them all. The Prairie Farm Commodity Coalition came through with a seeded acreage proposal. Then we had the Western Agricultural Conference proposal, the Gilson 80:20 proposal, the Saskatchewan Wheat Pool "cruel hurt" proposal, Senator Argue's proposal, the hon. Jean-Luc's 50:50 proposal.

Bill C-155 is now before us as the major piece of legislation we are discussing here, and then more recently in the press there have been proposals which of course are only proposals, and I briefly refer to them as the Mazankowski and the Fjordbotten, the 80:80:20 proposals, and these have received a great deal of discussion, not only here in Saskatchewan but I understand also in Alberta and Manitoba.

Flowing from these proposals, these latter two proposals, is a kind of logic which in effect goes back to much of the logic which was in the Gilson report. I would appeal to you to think again about the Gilson report, because that was an issue where farm organizations did sit down, did discuss; there was a considerable amount of research done on that, and there were provisions made in the Gilson report which took into account many of the hurts that agriculture would receive. So when you are thinking about the Mazankowski and Fjordbotten proposals. I appeal to you that you recognize some of their similarities to the Gilson report.

## [Traduction]

inconvenient. Des problèmes sont suscités par des conditions climatiques, l'humidité et d'autres facteurs. Mais il existe également des avantages, et la région des Prairies jouit bien sûr d'importants avantages. Nous jouissons de sols d'une qualité particulièrement élevée; certains sols sont particulièrement propices à la culture des céréales, le blé et les céréales secondaires, les céréales fourragères, le colza canola, etc. Mais, selon nous, il semble logique que lorsque les agriculteurs décident de cultiver certains types de céréales, particulièrement les céréales fourragères et les céréales secondaires, qui seront utilisées pour nourrir le bétail; il est beaucoup plus utile de conserver ces céréales à proximité du bétail au lieu de les transporter dans des régions éloignées. La loi ne devrait pas favoriser particulièrement les autres régions du pays. Je crois qu'il est nécessaire de créer un système à efficacité maximale.

Les initiatives individuelles doivent également être encouragées, tant à l'échelle de la ferme que des petites entreprises. Selon nous ce facteur est d'une importance capitale et toute loi doit tenir compte—une subvention annuelle de 651 millions de dollars constitue une somme fort importante et doit être utilisée de manière à permettre et à aider les initiatives particulières. D'après nous, il est particulièrement avantageux de préconiser les initiatives individuelles en octroyant les fonds aux agriculteurs au lieu des sociétés ferroviaires.

Nous voulons également souligner le fait que si la subvention de 651 millions de dollars est octroyée aux sociétés ferroviaires, ces fonds ne demeurent pas au pays. Je crois qu'il faut se rendre à l'évidence que nous ne pouvons pas nous permettre d'exporter la somme de 651 millions de dollars; toutefois, si les agriculteurs reçoivent la subvention, les fonds profiteront à tous les niveaux du système.

Une foule de propositions ont été faites, et je ne vous les présenterai pas puisque vous les avez entendues. La *Prairie Farm Commodity Coalition* a proposé un système de superficies ensemencées. Parmi les autres propositions, mentionnons celle du *Western Agricultural Conference*, la proposition 80.20 de Gilson, celle du *Saskatchewan Wheat Pool*, celle du sénateur Argue et la proposition de 50:50 de M. Pepin.

Le projet de loi C-155 constitue le principal élément qui fait l'objet de débats; en outre, plus récemment, la presse a traité d'autres propositions qui ne sont, bien sûr, que des propositions; il s'agit des propositions de Mazankowski et de Fjordbotten, des propositions de 80:80:20. Ces propositions ont soulevé de vives controverses, non seulement en Saskatchewan mais également en Alberta et au Manitoba.

Ces deux dernières propositions se fondent sur des principes qui, en fait, ressemblent, dans une grande mesure, à ceux du rapport Gilson. Je vous demande de songer de nouveau au processus Gilson où ont été consultées les organisations d'agriculteurs; des recherches poussées ont été effectuées, et le rapport Gilson tenait compte des nombreuses répercussions sur les agriculteurs. Par conséquent, lorsque vous étudiez les propositions de Mazankowski et de Fjordbotten, il faut que vous constatiez les points similaires à ceux du rapport Gilson.

[Text]

As a committee I think you have a tremendous responsibility, and one of the responsibilities is that you have to look ahead, not to this year and not to next year but down the road for decades. The kind of proposal you are making is going to have very long impacts. We had a presentation from our own chambers today and they made some impassioned pleas to us, and we certainly heard their comments about the cashflow problems that farmers are having, and we were very sympathetic. But we did recognize that what they were dealing with was a problem with cashflow which was a short-term problem, and we thought that the Crow was not the way to deal with those kinds of problems. We hope that in your wisdom you will not only take into account the short-term problems farmers are facing now, because they are acute, and not impose any kind of regulations on them that are going to do great damage in the short run, but also use the longer view of the Crow situation.

We were challenged in our brief by one of our chambers, who questioned us as to why we had said that we would support a cap. I want to make it very clear what the chamber said. We support a cap, not "the" cap. I think it would be improper of us to say 31 million tonnes is the cap, because there are many people who have much better information than we to set where the cap is. But as a chamber, we said there should be a cap because we cannot see putting legislation in place which is open-ended, which simply says to the taxpayers forever and ever and ever, this escalates forever. Somewhere you have to have a cap, even if it is a cap that you review and change at some point in the future. So we draw that to your attention.

We recognize the difficulties you face. We faced the same thing. The only thing that we would suggest to you is that we would like to see the legislation move ahead quickly, this fall if possible, and if it is not possible to move the legislation through the due processes this fall, then we hope that in your wisdom you will be able to recommend some way that moneys will be able to be injected into the railways to give them the security so they can keep on with their building programs and not delay it, because even one year is very, very vital.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hughes and Dr. Williams.

Now that we have had the opening statement, we will move to questioning, starting with Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. I think the interpreters not only deserve a bouquet for keeping up with Dr. Williams; I think they deserve a bouquet for the kind of effort they have been putting in throughout these hearings, because they have really been keeping what I like to call most cabbings hours. They have been working early in the morning until late at night. They certainly deserve our congratulations.

**Mr. Williams:** Charlie, have you not learned yet to keep your fellows at the right times so that they all cab in the mornings?

[Translation]

A titre de Comité, vous êtes investi d'énormes responsabilités, dont l'une est de faire des prévisions à long terme, non seulement pour l'année en cours ou pour l'année ultérieure, mais pour des décennies. Les propositions que vous présentez auront des impacts au cours de nombreuses années. Pendant une des présentations d'aujourd'hui, des arguments légitimes ont été invoqués, et nous avons certainement retenu les commentaires au sujet des problèmes d'autofinancement des agriculteurs, et nous sympathisons avec ceux-ci. Toutefois, nous nous sommes rendu compte que cette situation constituait un problème à court terme et, selon nous, il ne faut pas avoir recours à la modification des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau pour régler ces problèmes. Nous espérons que dans votre sagesse, vous tiendrez compte non seulement des problèmes à court terme actuels des agriculteurs (leurs problèmes sont graves et il ne faut pas leur imposer des règlements qui leur nuiront à court terme), mais également de la plus grande portée de la situation du Pas du Nid-de-Corbeau.

L'une de nos sections nous a critiqués et nous a demandé pourquoi nous appuyons les restrictions. Nous voulons préciser ce que ces membres ont dit. Nous sommes en faveur de restrictions mais non pas une restrictions précise. Nous ne sommes pas en mesure d'imposer une restriction de 31 millions de tonnes, et nous croyons que de nombreuses autres personnes sont beaucoup mieux renseignées que nous à ce sujet. Mais, à titre de section, nous avons appuyé la proposition de restriction, parce que nous ne jugeons pas qu'il soit judicieux d'adopter une loi qui n'impose aucune limite et qui soumet les contribuables à des augmentations continues. Il faut avoir des restrictions, même s'il est nécessaire de les modifier à l'avenir. Nous voulons vous souligner ce fait.

Nous sommes conscients que vous êtes dans une situation difficile. Nous avons été dans la même situation. Nous voulons simplement vous signaler que si vous voulez que la loi soit adoptée rapidement, dans la mesure du possible, cet automne, et s'il n'est pas possible de le faire dès cet automne, nous espérons que dans votre sagesse, vous saurez recommander un moyen de permettre aux sociétés ferroviaires de jouir des fonds, de manière à leur permettre de poursuivre leurs programmes de construction sans interruption, car une année est fort précieuse.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, messieurs Hughes et Williams.

Maintenant que le discours préliminaire a été prononcé, nous allons passer à la période de questions, en commençant par M. Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je crois que les interprètes méritent d'être félicités d'avoir respecté le rythme de M. Williams; je crois qu'il faut les féliciter de leur travail pendant l'ensemble des séances; ils ont travaillé pendant de longues heures. Ils se mettent à l'oeuvre tôt le matin jusqu'aux petites heures de la nuit. Ils méritent certainement d'être félicités.

**M. Williams:** Charlie, n'avez-vous pas appris à vous assurer que tout le monde arrive tôt le matin?



[Texte]

**Mr. Mayer:** Well, that is one of the things you did not teach me in your class.

I should point out that I am a former student of Dr. Williams at the university, and I think he looks surprisingly well, considering the kind of student I was.

Mr. Hughes, you certainly raised some interesting points in your brief. Dr. Williams talked about security in building programs to the railways; you mentioned rail capacity; you mentioned that the chamber essentially represents all segments and all regions of the country. What is your assessment of the needed extra capacity? We are being asked, as producers, to finance or at least assist in financing some increased capacity based on projections, and we have heard projections from other areas of the economy. I would be interested in knowing what the chamber thinks about whether or not we really need this additional capacity. Are we in a turnaround in the Canadian economy and the world economy where we are going to need this additional capacity we are being asked to finance?

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** Mr. Mayer, there are a number of issues you have raised here. Quite clearly, the first one is the east-west situation, and clearly the most difficult transportation problem is the Prairies to the west coast. It is clear that there is where the problems are the most acute. But inherent in your question was another one, about which the wheat pool dealt with very carefully this afternoon, about the future of the wheat industry, in which Mr. Turner was saying that not only was there an opportunity, but I rather interpreted him to say it was absolutely essential that we increase our wheat production and exports by a substantial amount. I think he was dealing with 30% to 50%. So if that is true and his estimates are correct, then of course we need a much enlarged capacity to move grain.

However, I would say to you that on the other hand there are other authorities who are predicting that perhaps wheat exports will decline before the turn of the century. This is another point of view which I do not submit is necessarily right, but at least it is another point of view; that is, consumption in Canada will begin to cut into our supplies and, secondly, the cost of producing wheat will begin to rise to the point where it becomes less of a profitable operation.

• 2155

**Mr. Mayer:** I am not necessarily referring specifically to the production and export of wheat. We are looking for big increases in the export of coal and of sulphur and of forest products, which are projections, and I think they are projections based on the increases in demand around the world. What I am asking you is do you see this as a realistic forecast, that we are going to experience these increases in demand for the raw products that Canada has, because it seems to me that producers of grain... We have had a couple of record years where we have exported grain, and unless we get a pick-up in

[Traduction]

**M. Mayer:** Voilà une leçon que vous ne m'avez pas apprise.

J'aimerais signaler que M. Williams a été un de mes professeurs à l'université, et je crois qu'il est étonnant qu'il ait l'air si bien, compte tenu du genre d'étudiant que j'étais à l'époque.

Monsieur Hughes, vous avez soulevé des questions fort intéressantes dans votre mémoire. M. Williams a traité des garanties qu'il faut offrir aux sociétés ferroviaires en ce qui concerne leurs programmes de construction; vous avez mentionné la capacité des sociétés ferroviaires; vous avez mentionné que la section représente essentiellement tous les secteurs et toutes les régions du Canada. Selon vous, dans quelle mesure faut-il accroître la capacité des sociétés ferroviaires? Comme producteurs, on nous demande de financer ou, du moins, à participer au financement de l'augmentation de la capacité en fonction des prévisions; nous avons également entendu les prévisions des autres secteurs de l'économie. J'aimerais savoir si le Comité juge que cette augmentation de capacité est réellement nécessaire. Nous trouvons-nous dans une situation où la reprise économique au Canada et dans le monde nous oblige à augmenter notre capacité?

**Le président:** Monsieur Williams.

**M. Williams:** Monsieur Mayer, vous traitez de divers facteurs. Il est évident que le principal problème concerne la situation est-ouest, c'est-à-dire le transport des grains des Prairies jusqu'à la côte ouest. Il est évident que ces problèmes sont les plus graves. Mais vous avez également soulevé une autre question qui a été adressée minutieusement par le pool du blé cet après-midi, c'est-à-dire l'avenir de l'industrie du blé; M. Turner nous a signalé qu'il y avait des possibilités d'augmenter de façon considérable la production du blé et les exportations de cette céréale, et j'ai cru comprendre que, selon lui, cette augmentation était absolument essentielle. Je crois qu'il a mentionné des augmentations de l'ordre de 30 p. 100 à 50 p. 100. Si ses estimations sont exactes, nous avons évidemment besoin d'augmenter notre capacité de transport.

Toutefois, d'autres personnes compétentes prévoient des possibilités de baisse des exportations du blé avant la fin du siècle. Je ne dis pas que ces prévisions sont exactes, mais il s'agit tout de même d'un autre point de vue; c'est-à-dire l'augmentation de la consommation au Canada nous forcera à puiser dans nos réserves et, deuxièmement, il y aura augmentation du coût de production du blé, d'où une réduction des profits.

**M. Mayer:** Je ne me réfère pas nécessairement de façon particulière à la production et à l'exportation de blé. Nous attendons de grosses augmentations des exportations de charbon et de soufre et des produits forestiers, mais ce sont des prévisions basées, je pense, sur les augmentations de la demande dans le monde. Voici ce que je vous demande, est-ce une prévision réaliste, allons-nous connaître ces augmentations de la demande pour les produits bruts du Canada, parce qu'il me semble que les producteurs de grains... Nous avons connu quelques années record d'exportation de grains et à moins qu'il

[Text]

the demand for coal and some of the other things I mentioned, we may not need this extra capacity. I am interested in your assessment of not only the grain economy but the rest of the economy, so that we have an idea whether we in fact are going to be able to make use of this extra capacity we are building.

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** Mr. Mayer, I do not want to be facetious, but it is a poor fish that bites at a bare hook. If you had asked us that kind of question five years ago, we would have said, of course, coal is going to increase in leaps and bounds and we are building Roberts Banks and we are doing this and that. The recession has cut into coal exports considerably. The potash is the same way. I would guess, and I think most people around this table would suggest, there is a recovery from the recession. Those particular products, those bulk shippings, will begin to take up railway capacity again and there will be pressure on the railways to be able to carry all of the products they are asked to carry. So, as I say, it is purely a guesstimate. Nobody, I am sure, is as certain as they were five or six years ago in making those projections, but I think our only judgement is that yes, there is going to be a return to at least former levels if not increased levels of those products.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

I guess producers view a couple of things with scepticism. First of all, as I try to pose the question whether there is in fact going to be the increase in the demand for Canadian forest products, fertilizer, sulphur and those kinds of things, I realize the chamber cannot give us any definitive answer except a feeling that everybody has. The other area that I think concerns producers is over the railways' costs, and we all know—all of us who have lived in the country—of some of the inefficiency of the railways and like to tell stories about them. I am wondering, is the chamber satisfied with the kind of costs the railways have been allowed to say they are losing on behalf of the producers in moving grain—because I think there is another area where we can look at holding producers' costs down if we can make sure the actual losses the railways are incurring in moving grain, or they say they are incurring, are real?

**The Chairman:** Mr. Hughes.

**Mr. Hughes:** Mr. Mayer, if I may just address a remark to that question . . . The cost figures of the railroads are a matter of relatively public record. What they have done by way of producing financial statistics on their operations can be examined. What they will be doing in the future can indeed be monitored; and it would be naive of those who were prepared

[Translation]

n'y ait une reprise de la demande du charbon et de certains autres produits que j'ai mentionnés, il se pourrait que nous n'ayons pas besoin de cette capacité supplémentaire. Je suis intéressé par votre évaluation non seulement de l'économie des grains, mais également du reste de l'économie, de sorte que nous avons une idée si nous allons être en mesure d'utiliser cette capacité supplémentaire que nous sommes en train de nous constituer.

**Le président:** Monsieur Williams.

**M. Williams:** Monsieur Mayer, je ne veux pas être facétieux, mais c'est un pauvre poisson qui mord à un hameçon nu. Si vous nous aviez posé ce genre de question il y a cinq ans, nous aurions dit, bien entendu, que le charbon augmentera par bonds et que nous étions en train de construire Roberts Banks et que nous étions en train d'accomplir ceci et cela. La récession a ralenti de façon considérable les exportations de charbon. Il en va de même de la potasse. Je suppose, et je pense que la plupart des personnes autour de cette table le croient également, que la récession prend fin graduellement. Ces produits particuliers, ces expéditions de marchandises en vrac, vont encore une fois remplir les chemins de fer à pleine capacité et ceux-ci, face à cette pression, se demanderont s'ils sont en mesure de transporter tous les produits qu'on leur demande de transporter. Donc, comme je l'ai dit, il s'agit purement d'une hypothèse. Personne, je suis certain, n'est aussi sûr qu'il y a cinq ou six ans dans l'élaboration de ces prévisions, mais je pense que seul notre jugement nous indique que oui, il y aura une reprise du moins aux niveaux anciens, si ce n'est à des niveaux supérieurs de ces produits.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

Je suppose que les producteurs considèrent une couple de choses avec scepticisme. En premier lieu, alors que j'essaie de poser la question pour savoir si, en fait, il y aura augmentation de la demande des produits forestiers canadiens, de l'engrais, du soufre et de ce genre de choses, je me rends compte que le Comité ne peut nous donner une réponse définitive, sauf un sentiment partagé par tout le monde. L'autre aspect qui, je pense, préoccupe les producteurs, porte sur les coûts des chemins de fer et nous connaissons tous, tous ceux d'entre nous qui ont vécu au pays, certaines inefficacités des chemins de fer et j'aimerais vous raconter à cet égard certains événements. Je me demande si le Comité est convaincu, au sujet du genre de coûts que les chemins de fer ont obtenu, pour dire qu'ils perdent aux dépens des producteurs dans le transport du grain, parce que je pense qu'il y a un autre domaine où nous pouvons chercher à maintenir à un niveau bas les coûts des producteurs, si nous pouvons être sûrs que les pertes actuelles des chemins de fer dans le transport des grains sont réelles?

**Le président:** Monsieur Hughes.

**M. Hughes:** Monsieur Mayer, si je peux vous faire une remarque concernant cette question . . . les chiffres sur les coûts des chemins de fer figurent dans un dossier relativement public. Il est possible d'examiner ce qu'ils ont fait pour produire les statistiques financières de leurs opérations. Ce qu'ils feront à l'avenir peut en effet être surveillé; et il serait



[Texte]

to grant subsidies, regardless of where the payment goes, not to insist on an adequate system of monitoring, and if inequities and indeed waste were found, to suggest that remedial action could and would be taken.

**Mr. Mayer:** Well, I guess the area that would concern me is when you say, insist on adequate safeguards or accounting procedures. You people represent business people, and I am sure the chamber or its membership would not at all be happy if they had to accept other people's costs based on a set of figures.

This I guess leads me to another question: do you see any . . . ? You mentioned competitiveness, as far as Dr. Williams . . . I do not know whether you meant specifically what I am going to ask. It seems to me one of the ways to see that the railways do really keep their costs down is to force them to be genuinely competitive. We can go back and talk about what has happened to the cost of moving livestock, whether the trucks have been able to compete, but there really is not any way the trucks can compete on long hauls with railways. When the railways have very, very complicated ways of keeping their books and we are forced to accept that as the real cost the railways incur, are you people really satisfied that the railways lose as much money as they say they are losing moving grain?

**Mr. Hughes:** We do not have any reason to doubt the figures that are presented to us, nor do those who regulate the railroads and set the rates. This process is already governed by regulatory authorities, and for us to challenge either the railroads or those authorities would be presumptuous, to say the least.

**Mr. Mayer:** A couple of questions that flow from that, very briefly. We have heard a lot of talk about the railways' return on capital. The CN, when they appeared in front of us in Ottawa—I do not know whether deliberately or unintentionally—left the impression with the committee that they were going to be earning 18% return on investment. If in fact that is the case, do you think that is a legitimate cost the railways should be able to incur on behalf of producers moving grain?

**Mr. Hughes:** I would guess, Mr. Mayer, that it would depend on whether they expressed it as return on investment or return on equity, and indeed whether all of their . . .

**Mr. Mayer:** Well, let us say return on investment equity, then.

**Mr. Hughes:** Well, there is a world of difference.

**Mr. Mayer:** Let us say return on equity.

**Mr. Hughes:** Return on equity is the minor portion of their balance sheet, and the figure can be dramatically different

[Traduction]

naïf de la part de ceux qui sont prêts à octroyer des subventions, indépendamment de leur utilisation, de ne pas insister sur la mise en place d'un système convenable de surveillance, et si des injustices et des pertes réelles se produisaient, de ne pas indiquer les mesures correctives à prendre.

**M. Mayer:** Eh bien, je suppose que ce qui me préoccupe, c'est quand vous dites qu'il faut insister sur des garanties convenables ou des méthodes comptables. Vous, vous représentez des hommes d'affaires, et je suis sûr que le Comité ou ses membres ne seraient pas du tout contents s'ils devaient accepter les coûts d'autres personnes basés sur un ensemble de chiffres.

Cela, je suppose, m'amène à vous poser une autre question: voyez-vous quelque . . . ? Vous avez mentionné la concurrence, du moins en ce qui concerne le Dr. Williams . . . je ne sais pas si vous avez voulu dire exactement ce que je vais vous demander. Il me semble que l'une des façons de s'assurer que les chemins de fer maintiennent vraiment leurs coûts à un bas niveau et de les obliger à être vraiment concurrentiels. Nous pouvons revenir en arrière et parler de ce qui est arrivé au coût du transport de bétail, si les camions ont pu être en mesure d'être concurrentiels, mais il n'y a vraiment aucun moyen pour les camions de concurrencer les chemins de fer sur de longs parcours. Lorsque les chemins de fer ont des façons très très compliquées de tenir leurs livres et que nous sommes obligés d'accepter cela comme les vrais coûts absorbés par les chemins de fer, êtes-vous réellement persuadés que les chemins de fer perdent autant d'argent qu'ils le disent dans le transport des grains?

**M. Hughes:** Nous n'avons aucune raison de douter des chiffres qui nous sont présentés, ni de ceux qui réglementent les chemins de fer et établissent les tarifs. Ce processus est déjà régi par des autorités investies du pouvoir de réglementation et il serait pour le moins présomptueux de notre part de remettre en question soit les chemins de fer, soit ces autorités.

**M. Mayer:** Une couple de questions qui émanent de cela, très brièvement. Nous avons beaucoup entendu parler du rendement de capital des chemins de fer. Les responsables du CN, lorsqu'ils se sont présentés devant nous à Ottawa, je ne sais pas si c'était de façon délibérée ou non, ont donné l'impression au Comité qu'il y aurait un rendement de 18 p. 100 du capital investi. Si c'est vraiment le cas, pensez-vous qu'il s'agisse d'un coût légitime que les chemins de fer seraient en mesure d'éponger au nom des producteurs pour transporter le grain?

**M. Hughes:** Je suppose, monsieur Mayer, que cela dépend s'il s'agit d'un rendement du capital investi ou du rendement des capitaux propres, et en effet si tout le . . .

**M. Mayer:** Eh bien, disons qu'il s'agit de rendement sur les capitaux propres.

**M. Hughes:** Eh bien, il y a tout un monde de différences.

**M. Mayer:** Disons qu'il s'agit de rendement des capitaux propres.

**M. Hughes:** Le rendement des capitaux propres est la partie mineure de leur bilan et les chiffres peuvent être complètement

[Text]

after you have paid off all your debt charges, and the rate of return on equity is not like a utility, which gets a rate base return based on the assets of the employees in the industry. So you would have to go to other private enterprise organizations, as certainly CP Rail is, to find out what other transportation companies are getting in order to determine what the marketplace says is fair, because without a return that is adequate to the marketplace the companies will be unable to finance.

**The Chairman:** Final question, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Let me ask you this. I have tried to ask this of as many people and as many witnesses that appear in front of the committee as I have had the opportunity. The farmers are going to be asked to pick up the first three percentage points and then six percentage points of inflation as time goes on and then the government picks up additional inflation after that, and it seems to me one of the ways we can put some competitiveness or some efficiency in the system is to ask the railways to pick up or share in inflation from zero on. I want to ask you if you would agree that this may be one of the ways to force some efficiencies on the railways. In other words, to make an analogy, if you knew that in your business you could pass on heating costs you were going to incur each year up to 6%, there really would not be a lot of incentive for you to insulate or keep the thermostat down and either close the doors or close the windows. If the railways, to use the same analogy, know they can pass on increased costs through a bookkeeping system of accounting for costs they say they have, is that a real way to force incentives and to force efficiencies on the railway, or would it be a better system to see that the railways either—I do not know whether they should share in it or whether they should pick up the first percentage points of inflation. I would like to have your comments on that, if I could, please, sir.

**Mr. Hughes:** Mr. Mayer, I think you gave the answer to that, at least from my own perspective and from that of the business community, and that is the competitive system between the two railroads and the trucking industry would compel efficiencies that would not exist otherwise if they were just operating in a vacuum by themselves. I do not know of a mechanism in the bookkeeping or the accounting world that will say that keeping the door open or keeping the door shut is a good thing or a bad thing. Bookkeeping does not in my view give you the answers to that, but competition does. If one carrier keeps the door shut in the winter and the other one leaves it open, the guy with his door shut is going to have lower rates.

• 2205

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Mayer:** Could I get the chamber to clarify that a little more. I am asking you whether you think in fact the railways

[Translation]

différents une fois que vous ayez payé tous les frais des dettes, et le taux du rendement des capitaux propres n'est pas comme une entreprise, qui obtient un rendement de base, fondé sur les actifs des employés de l'industrie. Donc, il vous faudrait consulter d'autres entreprises privées, comme le fait certainement le CP, pour découvrir ce que les autres compagnies de transport obtiennent en vue d'établir ce que le marché public estime équitable, parce que sans un rendement équitable sur le marché public, les compagnies ne seraient pas en mesure de financer.

**Le président:** Dernière question, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Permettez-moi de vous poser cette question. J'ai essayé de la poser au plus grand nombre de personnes possible et au plus grand nombre de témoins possible qui ont comparu devant le Comité comme j'en ai eu l'occasion. Il sera demandé aux agriculteurs d'éponger les trois premiers pour cent, puis les six autres pour cent, répartis dans le temps, et après cela, le gouvernement absorbe le reste de l'inflation et il me semble que l'une des façons d'introduire une certaine forme de concurrence ou d'assurer une certaine forme d'efficacité du système est de demander aux chemins de fer d'absorber ou de partager l'inflation à partir de la base. Je veux vous demander si vous êtes d'accord qu'il peut s'agir d'une façon, entre autres, d'imposer aux chemins de fer une certaine forme d'efficacité. En d'autres mots, si nous procédons par analogie, si vous saviez que dans votre entreprise, vous pouvez maintenir les coûts de chauffage à 6 p. 100 chaque année, cela ne serait-il pas vraiment une mesure incitative pour que vous isoliez ou que vous mainteniez le thermostat à basse température ou pour que vous fermiez les portes ou les fenêtres. Si les chemins de fer, pour utiliser la même analogie, savent qu'ils peuvent maintenir l'augmentation des coûts grâce à un système de comptabilité de leurs coûts, selon ce qu'ils en disent, est-ce que ce n'est pas une véritable façon d'imposer des mesures incitatives et d'assurer à coup sûr l'efficacité des chemins de fer, ou ne serait-ce pas un meilleur système que de voir à ce que les chemins de fer, je ne sais pas s'ils devraient partager ou absorber les premiers pourcentages de l'inflation. J'aimerais avoir vos commentaires à cet égard, je vous en prie monsieur.

**M. Hughes:** Monsieur Mayer, je pense que vous avez répondu à cette question, du moins selon mon point de vue et de celui du monde des affaires et c'est le système concurrentiel entre les deux chemins de fer et l'industrie du camionnage qui oblige à l'efficacité qui n'existerait pas autrement, s'il y avait monopole. Je ne connais aucun mécanisme de tenu de livres ou de comptabilité qui pourrait indiquer que le fait de tenir une porte fermée ou ouverte est une bonne ou mauvaise chose. La tenue de livres, selon moi, ne vous donne pas des réponses à cela, mais la concurrence le fait. Si un transporteur garde les portes fermées en hiver et que l'autre les laisse ouvertes, celui qui garde ses portes fermées aura des tarifs inférieurs.

**Le président:** Merci.

**M. Mayer:** Est-ce que la Chambre pourrait préciser un peu plus? Je vous demande si vous croyez que les chemins de fer



[Texte]

would be more inclined to keep their costs down if they knew they had to share in the inflationary part of their costs, or whether they would be more inclined to keep their costs down if they could pass those inflationary costs on to their customers, in this case the grain customer?

Do you understand the question? I think it is a fundamental question.

**Mr. Hughes:** The question is indeed fundamental. There are some companies that are, in a relatively unfettered way, able to pass on almost all of their costs to their consumers. You would not expect to find the railroads in that position as long as the railroads were competing between each other or with other carriers to provide the same service.

I am sorry, I am not personally in a position to respond in detail to whether the prior charge on any inflationary increase would put them in a better or lesser position. Perhaps Dr. Williams or Mr. de La Gorgendière would be able to add to that.

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** To add to this, rather than to supplement . . . Competition in the railways comes from many places. You are quite right. We have seen evidence of that in other industries, where in fact you can simply pass inflation on. That does lead to very serious problems. But competition in the railway comes in some very interesting ways. Competition comes between the bulk shippers—and grain is one of the bulk shippers; the rates are established on that basis—then between the railways, and then between the railways and the other main mode, the trucks. So I think there is competition there, if we allow that competition to work.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we are back in the nineteenth century. Since we have heard views from so many outfits that do not grow grain but that know what is best for grain farmers, I would like to ask the chamber if they consider it valid for a shipper of any product, whether it is raw, processed or manufactured, to be able to recover his costs, including his transportation costs, in his price. Is that a sound, free enterprise business practice, would you say?

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** Yes. The question of whether you are a price-setter of a price-taker is often used in the agricultural centres. If you are a price-setter, of course that means you can in fact add in all your costs, as you suggested, Mr. Benjamin. If you are a price-taker, often you find yourself on the short end of the stick, and that is where many of our agricultural products, particularly our export products, find themselves. So your point is well made.

**Mr. Benjamin:** Exactly; since the nation as a whole benefits from our grain production, particularly in export, and since we are in competition—you people delight in that word so much. Our grain producers have been the most competitive grain

[Traduction]

seraient plus enclins à limiter leurs dépenses s'ils se savaient obligés de partager la portion inflationniste de leurs coûts, ou s'ils seraient plus enclins à le faire s'ils pouvaient transférer ces coûts à leurs clients, en l'occurrence le producteur de grain.

Est-ce que vous comprenez la question? Je crois qu'il s'agit d'une question fondamentale.

**M. Hughes:** En effet, cette question est fondamentale. Certaines compagnies peuvent, de façon très libre, transférer presque tous leurs coûts à leurs clients. On ne s'attendrait pas à ce que les chemins de fer soient dans cette position quand ils se font concurrence entre eux ou sont en compétition avec d'autres transporteurs pour le même service.

Je regrette de ne pas être en mesure personnellement de répondre en détail quant à savoir si une augmentation inflationniste les placerait dans une position meilleure ou pire. Peut-être que le docteur Williams ou M. de La Gorgendière pourrait ajouter quelque chose.

**Le président:** Docteur Williams.

**M. Williams:** Comme ajout, plutôt que comme supplément . . . je dirais que la concurrence dans le secteur des chemins de fer provient de nombreuses sources. Vous avez raison. Il existe d'autres industries où il est en effet possible de refiler l'inflation. Cela entraîne de très graves problèmes. Cependant, la concurrence dans le secteur se manifeste de certaines façons très intéressantes. La concurrence se produit entre les expéditeurs en vrac—et le grain est une marchandise expédiée en vrac; les tarifs sont fixés sur cette base—ensuite entre les compagnies de chemin de fer, et enfin entre ces dernières et l'autre principal secteur de transport, le camionnage. Je crois donc qu'il y a concurrence dans ce domaine, si nous permettons à cette concurrence de fonctionner.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous revenons au dix-neuvième siècle. Après avoir entendu le point de vue de nombreuses organisations qui ne cultivent pas le grain mais savent ce qui est le mieux pour les producteurs de grain, je voudrais demander à la Chambre si elle considère qu'il est valable pour un expéditeur d'une marchandise donnée de pouvoir récupérer ses dépenses dans son prix, y compris ses coûts de transport. Êtes-vous d'accord pour dire qu'il s'agit d'une pratique raisonnable de marché libre?

**Le président:** Docteur Williams.

**M. Williams:** Oui. La question de savoir si vous fixez les prix ou non est souvent utilisée dans les centres agricoles. Si vous fixez les prix, vous pouvez évidemment ajouter toutes vos dépenses, comme vous l'avez suggéré, monsieur Benjamin. Dans le cas contraire, vous vous trouvez souvent dans une position désavantageuse, et c'est exactement là où se placent un grand nombre de nos produits agricoles, particulièrement nos produits d'exportation. Vous avez un bon argument.

**M. Benjamin:** Exactement, étant donné que le pays dans son ensemble profite de notre production de grain, et particulièrement de l'exportation, et étant donné que nous sommes dans un milieu de concurrence—vous prenez un tel plaisir avec ce

[Text]

producers in the world. They have had to compete. Since the nation as a whole shares in the benefits of grain production and exports, and the treasuries of at least four other competitors heavily subsidize—directly and indirectly—their transportation and their grain production, are you suggesting, then, that by adopting Mr. Gilson, or Snavelly-Gilson, or Snavelly, Gilson, Pepin, or Snavelly, Gilson, Pepin, Mazankowski, or Snavelly, Gilson, Pepin, Mazankowski, Fjordbotten, this means these efficient grain producers of ours can be competitive with the treasuries of these nations in the European Economic Community and the other nations, and we just leave them out there all by themselves? Is that your idea of competitiveness for our grain producers?

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** I think, sir, if I can work through that question in the following manner . . . If we go back—and back just prior to the 1950s, in fact—the the proposition at that time was that we were delivering grain or transporting grain at something like a return to the railways, so they were able to meet their variable costs and their capital costs and so forth. Then what happened was that, with inflation, the railways had to begin to cut back—and they did—with capital investment, and then finally they could not meet their variable costs, and that is where the problem started to arise.

What you are really saying to me is that we have not been attempting to do as other countries have done. We have done that, but we have done it in some rather strange ways. We had the branch line situation which evolved through, and then we had the purchase of the hopper cars, and we have had many injections of money. As I understand, the position the government found themselves in was that, in fact, it was a disorderly way of injecting money, and more moneys were going to be required to do exactly what you wanted. And that is the process we are going through now, finding how best to put that money into the system. As I understand it, the proposal before us now is for some \$3 billion, but then \$651 million on an annual basis to do exactly as you are suggesting. Our only contention—and the only one that we have really commented on—is that the \$651 million should go to the producer rather than to the railway.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a lot of businessmen in my constituency; all of us have. But referring to the business community in this province—or for that matter the three prairie provinces—in light of the prices grain producers get . . . and the Saskatchewan Department of Agriculture just a few weeks ago issued a summary of their statistical bulletin on farm incomes. They have gone down from an average of \$24,200 in 1981 to \$17,600 in 1982, and it is going down some more again this year because of a further drop in grain prices; and the drop in grain prices is \$18 a tonne in spring wheat, \$38 in Durham, \$20 in barley, \$15 a tonne on oats. All these

[Translation]

mot. Nos producteurs de grain ont montré le plus grand esprit de concurrence comparativement à leurs équivalents du monde entier. Ils ont dû lutter. Étant donné que le pays dans son ensemble profite de la production du grain et de son exportation, et que les trésoreries d'au moins quatre autres concurrents subventionnent considérablement—directement et indirectement—theurs transports et leur production de grain, est-ce que vous suggérez, donc, qu'en adoptant M. Gilson, ou Snavelly-Gilson, ou Snavelly, Gilson, Pepin, ou Snavelly, Gilson, Pepin, Mazankowski, ou Snavelly, Gilson, Pepin, Mazankowski, Fjordbotten, cela signifie que nos bons producteurs de grain peuvent faire concurrence aux trésoreries des pays de la Communauté économique européenne et que nous les abandonnons, seuls, là-bas. Est-ce votre idée de la concurrence pour nos producteurs de grain?

**Le président:** Docteur Williams.

**M. Williams:** Je crois, monsieur, si je peux répondre à la question de la manière suivante . . . Si nous retournons en arrière—immédiatement avant les années 1950, en fait—la proposition à l'époque était que nous livrions ou nous transportions le grain à un coût équivalent à une indemnité des chemins de fer de façon à ce qu'ils puissent payer leurs coûts variables, leurs coûts en capital et ainsi de suite. Ensuite, avec l'inflation, les compagnies de chemin de fer ont commencé à réduire—et elles l'ont fait—theurs investissements de capitaux, et enfin, elles ne pouvaient plus payer leurs dépenses variables. C'est là que le problème est apparu.

Vous déclarez, en fait, que nous n'avons pas tenté de faire ce que les autres pays font. Nous l'avons fait, mais en employant des méthodes étranges. Nous avons connu la situation des lignes secondaires, qui a évolué, l'achat de wagons trémies ainsi que de nombreux apports de fonds. À mon avis, le gouvernement s'est trouvé dans une situation où la distribution de fonds pouvait être qualifiée de désordonnée, et où il a été constaté que plus l'argent serait nécessaire pour parvenir aux fins désirées. C'est exactement le phénomène que nous connaissons maintenant, c'est-à-dire trouver le meilleur moyen de placer l'argent dans le système. À mon avis, la proposition à l'étude précise une somme de 3 milliards de dollars, ce qui signifie cependant 651 millions de dollars sur une base annuelle pour accomplir exactement ce que vous suggérez. Nous affirmons seulement—et c'est le seul sujet que nous avons vraiment discuté—que les 651 millions de dollars devraient être remis au producteur plutôt qu'à la compagnie de chemin de fer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, de nombreux hommes d'affaires résident dans ma circonscription, et c'est également le cas de mes collègues. Mais en mentionnant le secteur des affaires de cette province—et aussi bien, les trois provinces des Prairies—étant donné les prix que les producteurs de grain obtiennent . . . et le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan a publié, il y a à peine quelques semaines, un résumé de son bulletin de statistiques sur les revenus des exploitations agricoles. Ces derniers sont passés d'une moyenne de \$24,200 en 1981 à \$17,600 en 1982, et une réduction additionnelle des prix du grain les fera diminuer encore cette année. La réduction des prix du grain est de \$18 par tonne pour le blé de



[Texte]

dropping prices, and cash income positions of grain producers . . .

If we are to follow your argument and implement it, what does this do to the business community, the little business community—for that matter the large business community, in the Prairies in particular, but for that matter all over the country—when you remove several hundred million dollars a year more out of the cash income of grain producers? It is money that they will have to pay on higher freight charges, and it will be that much less they are going to spend at your implement dealer or fertilizer dealer or spray dealer or repair parts, or a host of other things that they have to buy.

Let us just take a community at random in this province. Let us say you remove, by 1985-1986, \$1,184,000 in income for grain producers at Assiniboia. What does that do to the business community in Assiniboia? Have you gone out and talked to the storekeepers and business people in these towns and villages?

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** Mr. Benjamin, you are asking the question, and you must provide the answer, not us. You are suggesting, if you take money out of a community, that it is poorer for the removal. Of course that is true. It is in the bill as the \$651 million, and it is within your provision to change that number if you do not like it. Do not ask us to decide what that money should be; that is your problem.

**The Chairman:** Final question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** That is too bad.

On this matter of competitiveness, what is this bit about the railroads competing? I remember the general manager of a potash mine back in 1970. The mine had just gone into production. He asked the railroads for a freight rate to Vancouver. After weeks of waiting, they got a reply from CN and a reply from CP, and the rate was exactly the same. Both of them had built a spur track into that mine. That potash corporation of international renown has some experts in freight tariffs and freight charges. They spent weeks, but they could find no rationale or basis for that freight rate. One day, one of them happened to throw open the tariff book for the Santa Fe Railway in the United States, and he looked up the rate on potash product from Gallup, New Mexico to San Diego. It was exactly the same as the rate that CN and CP quoted on potash. It had no relationship whatsoever to the distance being hauled, whether there were mountains in between or not.

• 2215

**An hon. Member:** Everybody uses the Gallup.

**Mr. Benjamin:** Yes, this nonsense about competitiveness . . .

**Mr. Williams:** And what did the potash industry do about it?

[Traduction]

printemps, \$38 pour le Durham, \$20 pour l'orge, \$15 pour l'avoine. Tous ces prix décroissants et les revenus en argent des producteurs de grain . . .

Si nous suivons votre raisonnement et si nous l'appliquons, quelles seront les conséquences pour le milieu des affaires, le petit milieu des affaires—et aussi bien, le grand milieu des affaires, dans les Prairies en particulier, mais aussi dans tout le pays—quand vous enlevez plusieurs centaines de millions de dollars ou plus, par année, aux revenus en argent des producteurs de grain? C'est de l'argent qu'ils devront payer en tarifs accrus de transport, et ce sera cela qu'ils dépenseront en moins chez le marchand d'instruments aratoires, ou de fertilisants, ou de produits à pulvériser ou de pièces de rechange, ou pour une foule d'autres choses qu'ils doivent se procurer.

Prenons au hasard une collectivité de cette province. Supposons que nous enlevions, en 1985-1986, \$1,184,000 en revenus aux producteurs de grain d'Assiniboia. Quelles sont les conséquences pour secteur des affaires d'Assiniboia? Avez-vous interrogé les marchands et les hommes d'affaires dans les villes et les villages de la région?

**Le président:** Docteur Williams.

**M. Williams:** Monsieur Benjamin, vous avez posé la question, et c'est à vous d'y répondre et non à nous. Vous déclarez que si l'on retire de l'argent d'une collectivité, elle est appauvrie. C'est vrai. Cela est dans le projet de loi sous la forme des \$651 millions et vous pouvez changer cette valeur si elle ne vous plaît pas. Ne nous demandez pas de fixer cette somme. C'est votre problème.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** C'est malheureux.

En ce qui concerne la concurrence, est-ce qu'il a été dit que les compagnies de chemin de fer se faisaient concurrence? Je me rappelle du cas d'un directeur de mine de potasse en 1970. La mine entrait en exploitation. Il a demandé aux compagnies un tarif de transport de marchandise jusqu'à Vancouver. Après plusieurs semaines d'attente, le CN et le CP lui ont répondu, et leurs tarifs étaient exactement les mêmes. Les deux compagnies avaient construit un embranchement conduisant à la mine. La société de potasse de renommée internationale possède des experts en frais et tarifs de transport. Malgré un examen de plusieurs semaines, ils n'ont pu trouver aucune justification ou base de ces tarifs. Un jour, l'un d'entre eux a ouvert le livre des tarifs de *Santa Fe Railway* aux États-Unis, et a cherché le tarif s'appliquant au transport des produits de la potasse entre Gallup, au Nouveau-Mexique, et San Diego. Il était exactement le même que le taux que le CN et le CP ont cité pour la potasse. Il n'avait aucune relation avec la distance ni avec la présence éventuelle de montagnes sur le parcours.

**Une voix:** Tout le monde utilise le Gallup.

**M. Benjamin:** Oui, cette stupidité à propos de la concurrence . . .

**M. Williams:** Et qu'a fait l'industrie de la potasse à ce sujet?

[Text]

**Mr. Benjamin:** Well, at that time the product . . .

**Mr. Williams:** But what did it do, though?

**Mr. Benjamin:** —was \$10 or \$11 a tonne. They are a captive shipper.

**The Chairman:** Let us get this thing back . . .

**Mr. Benjamin:** They are a captive shipper, and the same with the grain producer. What kind of nonsense . . .

**The Chairman:** Let us get this thing back on track. Ask the question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** What kind of nonsense is this that you submit that the railroads should be competing against each other? Both railroads do not run into more than a few dozen out of hundreds of shipping points in three prairie provinces; they do not both run into every darn shipping point. What are you talking about, competitiveness?

**The Chairman:** I take it that is the question.

**Mr. Benjamin:** Are you suggesting that the grain producer, if he does not like the rate the CPR gives him 5 miles away, can get a . . .

**The Chairman:** Order, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** —competitive rate on the CN 100 miles away?

**The Chairman:** Order, Mr. Benjamin.

**Mr. Williams:** I am saying that very specifically. Farmers, for whom I have a great deal of respect—and apparently you do not—are doing exactly that. They have in fact been bringing in more efficient methods; they have been using trucking and going to alternate points. If you pay the money to the farmers, they will make the wisest choice. There will be competition.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, on the question of competition, my recollection is that Mr. Burbidge of the CPR, when he appeared before the committee in Ottawa, said that now that compensatory rates were going to be paid there would be something to compete for. Before they were competing for losses; now they could compete for some profits. So there will be a change. I think that is fairly clear.

The other point I think I would like to make is that when you spoke about the hurt to the producer organizations, we have heard a great many producer organizations so far. On the question of who should receive the money, the producer organizations are split high, wide, and handsome; there simply is no agreement. The problem facing us is that while the producer organizations and the grain companies and everything have been pained by this exercise, let me tell you that the political parties, all of us, have been pained by this exercise—with the exception of the NDP, because they do not have to worry about these things.

[Translation]

**M. Benjamin:** Et bien, à cette époque, le produit . . .

**M. Williams:** Mais qu'a-t-elle fait, alors?

**M. Benjamin:** . . . coûtait 10 ou 11 dollars la tonne. Ils sont des expéditeurs captifs.

**Le président:** Revenons là-dessus . . .

**M. Benjamin:** Ils sont des expéditeurs captifs tout comme le sont les producteurs de grains. Quel type de stupidité . . .

**Le président:** Revenons là-dessus. Posez la question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** N'est-il pas stupide de nous dire que les chemins de fer devraient se faire concurrence l'un l'autre? Les deux compagnies ne desservent pas plus de quelque douzaines des centaines de points d'expédition dans les trois provinces des Prairies. Ils ne desservent pas tous les deux tous les sacrés points d'expédition. Que voulez-vous dire en parlant de concurrence?

**Le président:** Je comprends que cela est la question.

**M. Benjamin:** Voulez-vous dire que le producteur de grains, s'il n'aime pas le taux que le CPR lui indique à cinq milles de là, peut obtenir un . . .

**Le président:** À l'ordre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** . . . taux concurrentiel de la part du CN à 100 milles de là?

**Le président:** À l'ordre, monsieur Benjamin.

**M. Williams:** C'est exactement ce que je dis. Les cultivateurs, que je respecte beaucoup . . . et qu'apparemment vous ne respectez pas . . . font exactement cela. Ils ont en fait utilisé des méthodes plus efficaces; ils ont utilisé des camions et transporté leur grain jusqu'à d'autres points d'expédition. Si vous versez l'argent aux cultivateurs, ils choisiront la solution la plus avantageuse. Il y aura concurrence.

**Le président:** Merci.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, en ce qui concerne la concurrence, je me rappelle que, lorsque M. Burbidge, du CPR, quand il a comparu devant le Comité à Ottawa, a dit qu'à présent que des tarifs compensatoires allaient être versés, il y aurait matière à concurrence. Auparavant, ils se faisaient concurrence pour les pertes; à présent, ils pourraient se faire concurrence pour des bénéfices. Les choses vont donc changer. Je pense que c'est assez clair.

L'autre chose que je voudrais expliquer est que, lorsque vous parlez de léser les groupements de producteurs, nous avons entendu jusqu'à présent un grand nombre de groupements de producteurs. Les groupements de producteurs sont très divisés sur la question de savoir qui devrait recevoir l'argent. Il n'y a tout simplement pas d'accord. Le problème est que, tandis que les groupements de producteurs et les compagnies céréalières et tout le monde ont été ennuyés par cet exercice, permettez-moi de vous dire que les partis politiques, tout ont été ennuyés par cet exercice . . . à l'exception du NPD, parce qu'il n'a pas à se préoccuper de ces choses.



[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The question I would like to pose... I have two sections of questions: one to the President of the Chamber of Commerce for Canada and the President of the Chamber of Commerce for Saskatchewan, and then a sequence to Dr. Williams.

My first sequence is to the Chamber of Commerce President. We heard a little bit of talk in your brief about industrial offsets; the question was raised in Alberta and Manitoba about the offsets that would be achieved there. I wonder if you could give us some indication of any work that may have been done by the Chamber of Commerce in Saskatchewan and nationally about the offsets that would accrue in Saskatchewan?

**The Chairman:** Mr. de la Gorgendière.

**Mr. de la Gorgendière (President, Saskatchewan Chamber of Commerce):** No, I cannot say that we have done specific studies on what would accrue by way of direct industrial diversification in the Province of Saskatchewan, depending on to what degree changes were brought into the tariff. I think we are left with a feeling that the rate as it is favours the export of product. Definitely it does not induce secondary processing within the province. But I cannot point to specific studies that have been done by us on that.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The rate will still be restricted to a number of agricultural products, it will still discriminate against value-added agricultural products; then you cannot see any potential developments for the Province of Saskatchewan as a result of that. In other words, by continuing on the Crow, with its emphasis on grain and a few other crops, you do not see any particular number of industrial offsets as a possibility here.

**The Chairman:** Mr. de la Gorgendière.

**Mr. de la Gorgendière:** If the status quo remained, we do not see how that would be an encouragement to secondary processing within the province.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And on that point the status quo is remaining, because the Crow is still going to be discriminatory; it is still going to be a prejudice in favour of the agricultural community.

**Mr. de la Gorgendière:** I am afraid the point is escaping me.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, you have a rate on the railways, say, that provides you to move grain at \$5 per bushel, and the rate is still not fully compensatory. Then you have the commercial rate, which is significantly higher. Obviously, then, the railway rates are structured in such a way as to favour the development of agricultural products as against anything else. Would that not be true? That would be my understanding, at least, of the prejudice that would remain in the Crow rate.

**The Chairman:** Mr. Hughes.

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** La question que j'aimerais poser... j'ai deux séries de questions: l'une au président de la Chambre de commerce du Canada et au président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan, puis une série au Dr Williams.

Ma première série de questions s'adresse au président de la Chambre de commerce. Nous avons un peu entendu parler, dans votre mémoire, des répercussions industrielles; la question des conséquences de ces répercussions a été soulevée en Alberta et au Manitoba. Je me demande si vous pourriez nous indiquer une étude qui pourrait avoir été faite par la Chambre de commerce de la Saskatchewan et à l'échelon national sur les répercussions qui se produiraient en Saskatchewan?

**Le président:** Monsieur de la Gorgendière.

**M. de la Gorgendière (président, Chambre de commerce de la Saskatchewan):** Non, je ne peux dire que nous avons fait des études spéciales sur les répercussions de la diversification industrielle directe dans la province de Saskatchewan, selon le degré des modifications apportées au tarif. Je crois que nous pensons que ce tarif favorise l'exportation des produits. Il ne favorise certainement pas les transformations secondaires dans la province, mais je ne peux indiquer d'études spéciales qui auraient été faites par nous sur ce sujet.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce taux ne s'appliquera toujours qu'à un certain nombre de produits agricoles, il défavorisera encore les produits agricoles à valeur ajoutée; on ne peut donc imaginer aucun développement potentiel pour la province de Saskatchewan à la suite de cela. En d'autres mots, si on continue à appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau qui porte sur le grain et quelques autres cultures, il n'y aura aucune répercussion industrielle possible ici.

**Le président:** Monsieur de la Gorgendière.

**M. de la Gorgendière:** Si les choses restent en l'état, nous ne voyons pas comment la transformation secondaire pourrait être encouragée par la province.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et sur ce point, les choses restent en l'état parce que le tarif du Nid-de-Corbeau sera toujours discriminatoire; il favorisera toujours le secteur agricole.

**M. de la Gorgendière:** J'ai peur de ne pas comprendre ce que vous dites.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et bien, vous avez un tarif de chemin de fer, par exemple, qui vous permet de transporter le grain pour 5 dollars le boisseau et ce tarif n'est encore pas entièrement compensateur. Vous avez ensuite le tarif commercial qui est beaucoup plus élevé. Il est donc évident que les tarifs de chemins de fer sont structurés de façon à favoriser le développement des produits agricoles et rien d'autre. Est-ce que ce n'est pas vrai? C'est ce que je comprends, au moins, au sujet du préjudice que le tarif du Nid-de-Corbeau continuerait de causer.

**Le président:** Monsieur Hughes.

[Text]

**Mr. Hughes:** I think I may add to that, Mr. Reid, with the chairman's permission. As long as the situation remains as it is today, there is little or no incentive for the railroads to invest further funds.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Exactly.

**Mr. Hughes:** If indeed the proposals that were made earlier for an investment by the federal government of an amount of \$651 million per annum materialize, and materialize in the appropriate fashion, it will result in an overall expenditure by the railroads of \$16.5 billion over a 10-year period. Where that \$16.5 billion will be invested has, if I remember correctly, been reasonably detailed in the outline by the railroads. Neither Dr. Williams nor Mr. de la Gorgendière nor I have those specific locations here.

**An hon. Member:** We have that, yes.

**Mr. Hughes:** I am sure you do. Indeed, at this particular time it would be almost sufficient inducement in and of itself to make an investment with the leverage provided by the assurances of the railroads.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, perhaps I should give him a little lead. I came to the Crow with a little private member's bill on triticales, along with my colleague Jack Murta, to add it on. We were interested in doing this because of the problem of one-crop farming in the west.

I would like to ask Dr. Williams if he thinks that the additional crops that have been put on the Crow, the few that have been put on the Crow, will help deal with soil problems that are beginning to develop in western Canada.

**The Chairman:** Dr. Williams.

**Mr. Williams:** Yes, thank you, Mr. Reid.

The problem is a complex one, and it has not been addressed to any great degree in the debates we have heard over across the country. If I read you correctly, what you are saying is, what is the long-term impact on the security of farming and farm land in the western Prairies particularly of one or other of the alternatives that we have looked at?

If you pay the railways the \$651 million, what you have to do to capture that money by a farmer is ship an exportable crop—which basically means wheat or rape in the main, and a few lesser crops, of course. So that means you have to export crop to gain that. That means that wheat and rape—we will use those two as examples—automatically have a priority on their pricing of whatever the Crow benefit is at that time. At the moment it is said to be somewhere around 70¢ to 80¢. So wheat at the moment has a 70¢ to 80¢ benefit over every other grain, which automatically means, being as wise as they are, when everything else is equal farmers will put in wheat, which means that wheat is being forced up into the very fragile lands in Saskatchewan which are in fact very fragile and not capable of standing wheat.

[Translation]

**M. Hughes:** Je pense que je peux dire quelque chose à ce sujet, monsieur Reid, avec la permission du président. Tant que la situation actuelle persistera, peu de choses ou rien n'encouragera les chemins de fer à investir.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Exactement.

**M. Hughes:** En vérité, si les propositions faites antérieurement indiquant que le gouvernement fédéral investirait 651 millions de dollars par an se réalisent, et se réalisent de la façon appropriée, elles auront pour résultat que les chemins de fer dépenseront 16,5 milliards de dollars sur une période de dix ans. Les endroits où les 16,5 milliards de dollars seront investis ont, si je me rappelle bien, été indiqués avec des détails raisonnables dans le résumé fait par les chemins de fer. Ni le Dr Williams, ni M. de la Gorgendière, ni moi n'avons ces détails ici.

**Une voix:** Nous les avons, oui.

**M. Hughes:** Je suis sûr que vous les avez. En vérité, à cette époque, cela aurait constitué une mesure incitative presque suffisante pour faire un investissement en s'appuyant sur les assurances fournies par les chemins de fer.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et bien, je devrais peut-être lui donner un petit renseignement. Je me suis occupé du Nid-de-Corbeau par l'intermédiaire d'un petit projet de loi privé sur le triticales, avec mon collègue Jack Murta, pour ajouter ce produit à la liste. Nous nous intéressions à le faire à cause du problème soulevé par la monoculture dans l'Ouest.

Je voudrais demander au Dr Williams s'il pense que les cultures additionnelles qui ont été ajoutées au tarif du Nid-de-Corbeau, les rares cultures qui y ont été ajoutées, aideront à résoudre les problèmes de sol qui commencent à se faire sentir dans l'Ouest du Canada.

**Le président:** Docteur Williams.

**M. Williams:** Oui, merci, monsieur Reid.

Ce problème est un problème complexe et il n'a pas été beaucoup étudié au cours des témoignages que nous avons entendus dans tout le pays. Si je vous comprends bien, ce que vous demandez est quel est l'impact à long terme, sur l'avenir de la culture et des terres agricoles dans les Prairies, des différentes solutions que nous avons étudiées?

Si vous versez aux chemins de fer les 651 millions de dollars, ce que vous devez faire pour qu'un cultivateur s'empare de cet argent est d'expédier une récolte exportable... ce qui signifie principalement du blé ou du colza et quelques autres récoltes de moindre importance, naturellement. Donc, cela signifie que vous devez exporter pour obtenir cet argent. Cela signifie que le blé et le colza... nous allons les prendre comme exemples... auront automatiquement la priorité dans la répartition des avantages du tarif du Nid-de-Corbeau à cette époque. Pour le moment, on dit que cela représente environ 70 à 80 cents. Le blé en ce moment rapporte donc un bénéfice de 70 à 80c. de plus que tout autre grain, ce qui veut évidemment dire que les fermiers, bien avisés, cultiveront donc du blé, ce qui veut dire que les terres fragiles de la Saskatchewan



[Texte]

[Traduction]

porteront du blé alors qu'elles sont très fragiles et que le blé ne leur convient pas du tout.

• 2225

I want you to recognize here—and there are technologists in this country who are much wiser in this than I am, but I will make a general statement . . . that wheat is a desert plant and it grows very well in the desert, but once you move out of the desert area there are many crops which are much kinder to the land and much easier to grow, particularly when you introduce a summerfallow crop where your quota system becomes a factor. We are greatly endangering soils on the Prairies by the wheat economy, the monoculture economy.

Et je veux ici souligner—il y a bien sûr des technologues dans ce pays qui en savent beaucoup plus que moi sur ce sujet, mais je me contenterai de faire une déclaration générale—que le blé est une plante du désert et qu'il pousse très bien dans le désert, mais qu'en d'autres endroits il existe de nombreuses cultures qui conviennent mieux à la terre et sont plus faciles à faire pousser, en particulier lorsque les terres sont laissées en jachère en été lorsque le système de quota entre en jeu. L'économie du blé, l'économie de la monoculture endommageant beaucoup les sols des Prairies.

As a matter of fact, the Crow paid to the railway . . . The Crow as it is now is a very destructive factor on the Prairies, and one that many of us in the technical areas have been trying to bring to the attention of the politicians for years. I hope you listen very carefully; the Crow is a very, very destructive policy to the land of Saskatchewan. We have now lost 50% of our fertility, and many of our soils are under great threat. I think that is one that you must remember.

En fait, le Nid-de-Corbeau payé aux chemins de fer . . . Le Nid-de-Corbeau actuel est un facteur destructif des Prairies, que plusieurs d'entre nous qui nous occupons d'aspect technique, tentent de faire remarquer aux politiciens depuis des années. J'espère que vous m'écoutez très attentivement; le Nid-de-Corbeau est une politique très, très destructrice pour les terres de la Saskatchewan. Nous avons déjà perdu 50 p. 100 de la fertilité, et beaucoup de nos sols sont en danger. Et je crois qu'on ne peut pas se permettre d'oublier cela.

If you pay to the farmer, you allow the farmer to make the choice which will be based on markets and on the best use of his land, which will vary from farm to farm and region to region. So as an agrolisit, paying to the farmer is eminently a wiser move than paying to the railway.

Si vous accordez des subventions au fermier, vous lui permettez de faire un choix, qui sera fondé sur les marchés et sur la meilleure utilisation de ses terres, qui seront différentes d'une ferme à l'autre et d'une région à l'autre. En tant qu'agronome, je suis d'avis qu'il est beaucoup plus sage de donner les subventions aux fermiers plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer.

**The Chairman:** That is your time, Mr. Reid.

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Reid.

With that, I am going to thank the chamber for their appearance. I wish we had more time with the many delegations, as I have stated many times, but it is now 10.40 and we have three more groups we have promised to hear. I do not know if they have the stamina to make it to the table or not, but if they have, we will hear them.

Je remercie la Chambre d'être venue ici. J'aurais aimé que nous ayons plus de temps pour entendre les nombreuses délégations, comme je l'ai répété plusieurs fois, mais il est déjà 10h40 et il reste encore trois groupes que nous avons promis d'écouter. Je ne sais pas s'ils ont la force de venir témoigner, mais s'ils l'ont, nous les écoutons.

Thank you very much, Mr. Hughes, Dr. Williams and Mr. de la Gorgendiere.

Merci beaucoup monsieur Hughes, Dr Williams et monsieur de la Gorgendière.

Is it the wish of the committee to append the chamber brief to this day's proceedings?

Le comité est-il d'accord pour ajouter au compte rendu d'aujourd'hui le dossier de la Chambre?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Des voix:** Oui.

**The Chairman:** Our next witnesses are the Swift Current Women's Institute; the Kame Co-operative Farm Limited; and the Ardoch Co-operative Farm Limited. The Swift Current Women's Institute is represented by Mrs. Fay Schofield. The Kame Co-operative Farm Limited is represented by Miss Bonnie Currie, and the Ardoch Co-operative Farm Limited is represented by Mr. Walter Nisbet.

**Le président:** Nos prochains témoins sont le *Swift Current Women's Institute*, le *Kame Co-operative Farm Limited* et le *Ardoch Co-operative Farm Limited*. Le *Swift Current Women's Institute* est représenté par M<sup>me</sup> Fay Schofield. Le *Kame Co-operative Farm Limited* est représenté par M<sup>lle</sup> Bonnie Currie, et le *Ardoch Co-operative Farm Limited* est représenté par M. Walter Nisbet.

I would call on Mrs. Schofield first. First of all, let me welcome the three of you to the committee. I would ask Mrs. Schofield to make her presentation.

J'inviterais M<sup>me</sup> Schofield à venir témoigner. Mais tout d'abord, laissez-moi vous souhaiter la bienvenue à tous les trois. J'inviterais M<sup>me</sup> Schofield à faire sa présentation.

**Mrs. Fay Schofield (Swift Current Women's Institute):** I am deputizing for Mrs. Pat Heimers, who was intending to bring this brief forward. She was not able to be here and asked

**Mme Fay Schofield (Swift Current Women's Institute):** J'assure l'intérim de M<sup>me</sup> Pat Heimers, qui devait venir présenter ce document. Elle n'a pas été capable de venir et m'a

[Text]

me to give it instead. I will read it, as it is very short, and I will read it quite quickly.

At our Saskatchewan Women's Institute provincial convention in Regina in 1982, an emergency resolution was passed supporting the retention of the Crow rate.

The Swift Current Women's Institute appreciate this opportunity of stressing the importance of retaining the statutory Crow rate on export grain. The fact that this hearing has been called in mid-summer causes us concern. We believe that the response to this hearing could have been tenfold had it not been called at a time when many organizations and families are on a summer recess. Could this be a deliberate ploy of the Transport committee to limit the response?

**The Chairman:** Definitely not.

**Ms Schofield:** We are concerned about the money that will flow out of the rural areas into the hands of the railways and their corporates. Statistics say that women do 80% of the spending; we cannot see spending less money in times of inflation when costs continue to rise and the dollar continues to buy less.

Let us support this statement with an example of one family farm. The figures are approximate, as averaged, taken from personal records of one of our Women's Institute members. This family sells approximately 600 tonnes per year. Crow cost is 600 times \$4.85 at their delivery point, which is \$2,910. At five times Crow, this would be \$14,550 per year. This family will have much less money to spend for upkeep of home, community and church. We question what is to become of the rural community and the rural home if transportation costs rise.

We feel that moneys that have been channelled into large corporate holdings like hotels and motels should have gone into upgrading the railways and back into the transportation system. The railways, in our view, should serve national and regional interests ahead of their own economic gains. The fact cannot be overlooked that funds in the hundreds of millions of dollars have been expended into the railway system from the public purse of tax-paying Canadians. How many more dollars can be taken from the Prairies every year without causing severe economic disruptions, not only on the Prairies but throughout Canada?

Any increase in the Crow rate would be adding to the burdens of the farmer. This would do nothing but increase the number of farm bankruptcies.

Therefore the Swift Current Women's Institute supports the Hall commission report, which says the Crow must stay.

**The Chairman:** Thank you very much, Mrs. Schofield. Miss Currie, please.

**Ms Bonnie Currie (Kame Co-operative Farm Limited):** Mr. Chairman, on behalf of Kame Farms I would like to thank the

[Translation]

donc demandé de le faire à sa place. Je vais le lire rapidement, comme il est très court; je vais le lire très vite.

Lors de la convention provinciale du *Saskatchewan Women's Institute* à Regina en 1982, une résolution d'urgence a été votée en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le *Swift Current Women's Institute* apprécie l'occasion de souligner l'importance du maintien du tarif statutoire du Nid-de-Corbeau sur le grain destiné à l'exportation. Le fait que cette audience ait été convoquée au milieu de l'été nous inquiète. Nous croyons que la réaction à cette audience aurait pu être dix fois plus importante, si elle n'avait pas été convoquée à un moment où de nombreuses organisations ou familles sont en vacances. Serait-ce un stratagème du comité sur les transports pour limiter les interventions?

**Le président:** Absolument pas.

**Mme Schofield:** Nous nous inquiétons de voir l'argent quitter les régions rurales pour aller aux mains des compagnies de chemins de fer et de leurs sociétés. Les statistiques montrent que ce sont les femmes qui font 80 p. 100 des dépenses; nous ne voyons pas comment nous pouvons dépenser moins d'argent en ces temps d'inflation où les coûts continuent de croître et le pouvoir du dollar continue à baisser.

Laissez-moi vous en donner un exemple. Les chiffres, approximatifs, proviennent des dossiers personnels de la ferme familiale d'un des membres de notre Women's Institute. Cette famille vend environ 600 tonnes par année. Le coût du Nid-de-Corbeau est de 600 fois \$4.85 au point d'expédition, ce qui représente \$2,910. Si le tarif était cinq fois plus élevé, cela ferait \$14,550 par année. Cette famille aurait donc beaucoup moins d'argent à dépenser pour l'entretien de la maison, pour la communauté et pour l'église. Nous nous demandons ce qui adviendra de la communauté rurale et des maisons rurales si les coûts de transport augmentent.

Nous croyons que l'argent qui a été versé dans les actifs d'importantes sociétés, comme des hôtels et des motels, aurait dû plutôt servir à améliorer les chemins de fer et à servir au système de transport. Les chemins de fer, d'après nous, devraient servir les intérêts nationaux et régionaux plutôt que de ne servir que leur propre profit. Nous ne pouvons pas oublier que des centaines de millions de dollars ont été versés dans le système des chemins de fer et que cet argent venait des payeurs de taxes Canadiens. Combien d'argent encore pourra être enlevé aux Prairies chaque année avant que d'importantes perturbations économiques ne se produisent, non seulement dans les Prairies mais à travers le Canada?

Toute augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau ne ferait qu'ajouter aux problèmes du fermier. Le seul effet serait un accroissement du nombre de faillites de fermes.

Le *Swift Current Women's Institute* est donc en faveur du rapport de la Commission Hall, qui déclare que le Nid-de-Corbeau doit demeurer.

**Le président:** Merci beaucoup madame Schofield.

M<sup>lle</sup> Currie, s'il-vous-plaît.

**Mlle Bonnie Currie (Kame Co-operative Farm Limited):** Monsieur le président, au nom des fermes Kame, j'aimerais



## [Texte]

committee for this opportunity to appear at the hearings. I would also like to commend the entire committee on their stamina, as well. It has been a long day.

I apologize for not having a copy of our brief to give each of you, but we too fell victim to CP-CN performance, and my copy of the brief is at home. Therefore I will not be giving you any exact figures without that in front of me. I will give you an approximation of our brief.

**The Chairman:** Miss Currie, perhaps you could send a copy of the brief to the Clerk of the Committee in Ottawa.

**Ms Currie:** Yes, it has already been sent in, so it will be part of the records.

**The Chairman:** Okay, thank you.

**Ms Currie:** Kame Co-operative Farm Limited is in the Swift Current area. Three families are involved; the men are brothers and also farm their mother's land. After 30 years of farming, we tended to think of ourselves as established, and we were even beginning to get a small feeling of security. So when we started to prepare our brief for these hearings it came as quite a shock to me to learn that if the freight rates on our grain increase the way they would according to Bill C-155, our income would be cut by one-third. That is quite a bit in just five years. After that, "established" did not really have that ring of security that it had before.

There are nine children involved in our farm and we would like them to have the opportunity to farm, too, if that is what they would choose. With the proposed legislation, our own futures would be very uncertain. The next generation would find it extremely difficult to survive, if it would be possible to survive as farmers at all.

We believe agriculture is a vital sector of the economy. The government should be encouraging and aiding food production, rather than trying to destroy our agriculture industry.

There are two questions which are of great importance: do farmers want the Crow rate to change; and would the change benefit agriculture? Of course, the answer to both questions is a very definite no!

The federal government has been pouring money, your money and my money, into the CPR, or perhaps more correctly, CP Limited, for about a century now. I think we are all too well aware of what results we have. It is time that public money turned into public ownership, but not taking the form of that creature, the CN; financed with public moneys but operating under the principles of private business. CP Rail should be combined with CN to form one unified, efficient rail system operating as a public utility. Perhaps then our farming communities would have a chance to survive and maybe even reach their full potential, both economically and socially. But in order for this to happen, the Crow rate has to remain.

## [Traduction]

remercier le comité de nous avoir permis de témoigner à cette audience. J'aimerais également féliciter tout le comité pour leur endurance. La journée a été bien longue.

Je m'excuse de n'avoir pas une copie de notre document à donner à chacun de vous, mais nous avons été également victimes de la performance du CP-CN, et la copie de mon document est à la maison. Je n'avancerai donc pas de données exactes puisque je ne l'ai pas devant moi. Mais je vous donnerai un résumé assez exact de notre document.

**Le président:** Mademoiselle Currie, peut-être pourriez-vous envoyer une copie de ce document au greffier du comité à Ottawa.

**Mme Currie:** Oui, je l'ai déjà envoyée, il fera donc partie des comptes rendus.

**Le président:** Très bien, merci.

**Mme Currie:** *Kame Co-operative Farm Limited* est situé dans la région de Swift Current. Trois familles y sont impliquées, les hommes sont des frères qui exploitent également les terres de leur mère. Après 30 ans dans l'exploitation agricole, nous pensions que nous étions bien établis, et nous nous sentions presque un peu en sécurité. Lorsque nous avons donc commencé à préparer notre dossier pour ces audiences, j'ai été presque estomaquée d'apprendre que si les tarifs de fret pour nos grains augmentent de la façon prévue conformément au projet de loi C-155, notre revenu serait diminué d'un tiers. Cela me semble beaucoup en cinq ans à peine. Et maintenant, le fait d'être «établi» n'a plus la même connotation de sécurité qu'il en avait avant.

Nous avons neuf enfants et nous aimerions qu'ils aient la chance d'exploiter une ferme également si c'est ce qu'ils choisissent de faire. Mais avec la loi proposée, notre propre avenir est très incertain. La prochaine génération trouverait cela extrêmement difficile de survivre, s'il était même possible de survivre étant fermier.

Nous croyons que l'agriculture est un secteur primordial de l'économie. Le gouvernement devrait encourager et aider la production d'aliments, plutôt que de tenter de détruire notre industrie agricole.

Deux questions sont extrêmement importantes: les fermiers veulent-ils que le ratif du Nid-de-Corbeau soit modifié; et cette modification profiterait-elle à l'agriculture? Bien sûr, la réponse à ces deux questions est non, catégoriquement non!

Le gouvernement fédéral verse depuis environ un siècle maintenant de l'argent, votre argent et mon argent, dans le CP, ou plus exactement, CP Limité. Je crois que nous savons trop bien ce que cela a donné. Il est temps que l'argent du public appartienne au public, mais non pas sous la forme de cette créature, le CN, financé avec de l'argent public mais exploité en vertu des principes de l'entreprise privée. CP Rail devrait être fondu à CN pour former un système de chemins de fer unifié et efficace qui serait exploité comme service public. Peut-être qu'alors nos communautés agricoles auraient une chance de survie et pourraient peut-être même atteindre leur potentiel, économique et social. Mais afin que cela se produise, le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer tel qu'il est.

*[Text]*

Therefore, we would ask your committee to recommend that Bill C-155 be thrown out completely.

Thank you.

• 2235

**The Chairman:** Thank you, Miss Currie.

Mr. Nisbet.

**Mr. Nisbet (Ardoch Co-Operative Farm Limited):** I am presenting this brief on behalf of our farm. We are an incorporated, co-operative farm with family members. We now have three generations of membership involved and we are nine members. Our production is beef, cow-calf to finish, a small dairy herd for industrial milk as well as grain.

I would also add that we are members of both the National Farmers Union and Saskatchewan Wheat Pool, so you can see some of the dilemma that we face too.

**The Chairman:** Dilemma seems to be the name of the game, Mr. Nisbet.

**Mr. Nisbet:** This brief is in no way intended to be a comprehensive document, but I am just making a few points that have helped us arrive at our conclusions, so I would go to the copy now.

Thank you for the opportunity to present our views. First of all, we wish to state our position. We are not prepared to bargain away the Crow. An agreement was made many years ago between the government and the railway that would last in perpetuity; and that is a long time, the end of which has not yet arrived. Yes, the railway needs upgrading to better serve the needs of Canada today. Has Canadian Pacific some corporate responsibility here? So Canadian Pacific let the boxcar fleet deteriorate; let bridges and rail beds on branch lines go with little maintenance; closed up station houses and sections houses and reduced repair crews. This can easily be seen as part of a scheme to get more subsidy from government and to get higher rates for handling if the Crow rate were not in effect.

One cannot blame CP for trying. There would be more money for their shareholders. One can blame government policy-makers, if they go along with the scheme. The branch-line network is now in such poor condition that massive amounts of capital will be required for upgrading. Where is the money to be found? The usual way is reserves set aside during good years to provide for the necessary reconstruction funds; planned maintenance and upgrading to be carried out continuously on a long-range basis, starting just as soon as the railroad was built years ago, not waiting until everything falls apart—and then say we cannot afford it, we need help.

*[Translation]*

Nous demandons au comité de recommander que le projet de loi C-155 soit relégué aux oubliettes.

Merci.

**Le président:** Merci, mademoiselle Currie.

Monsieur Nisbet.

**M. Nisbet (Ardoch Co-Operative Farm Limited):** Je présente ce mémoire au nom de notre exploitation agricole. Nous sommes une exploitation agricole coopérative incorporée regroupant les membres de la famille. A l'heure actuelle, trois générations composent la coopérative qui comporte neuf membres. Nous produisons du boeuf, du veau de boucherie à finir, nous avons un petit troupeau de vaches laitières pour le lait industriel et produisons également des grains.

J'ajouterais également que nous sommes membres du *National Farmer's Union* et du *Saskatchewan Wheat Pool*. Vous voyez donc dans quel dilemme nous nous trouvons.

**Le président:** Dilemme semble effectivement le mot juste, monsieur Nisbet.

**M. Nisbet:** Ce mémoire n'a en aucune façon la prétention d'être exhaustif, mais je ne fais que soulever quelques points qui nous ont permis d'en arriver à la conclusion qui est la nôtre. Je vais donc lire le texte maintenant.

Nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de présenter notre point de vue. En premier lieu, nous désirons établir notre position. Nous ne sommes nullement prêts à céder pour ce qui est du tarif du Nid-de-Corbeau. Une entente a été conclue il y a de nombreuses années entre le gouvernement et les compagnies de chemin de fer qui devait durer à perpétuité, ce qui veut dire très longtemps et que nous n'en voyons pas la fin encore. Oui, les compagnies de chemin de fer ont besoin de procéder à des améliorations pour mieux répondre aux besoins des canadiens aujourd'hui. Le Canadien Pacifique a-t-il ici quelques responsabilités en tant que société? Le Canadien Pacifique a laissé sa flotte de wagons couverts se détériorer; il n'a pas bien entretenu les viaducs et les assises des rails sur les voies de service; il a fermé des stations et des dépôts et réduit les équipes de réparation. On pourrait facilement penser que cela s'inscrit dans un plan visant à obtenir davantage de subventions du gouvernement ainsi que des taux plus élevés pour la manutention des grains advenant que le tarif du Nid-de-Corbeau ne soit plus en vigueur.

Personne ne peut blâmer le CP d'essayer d'obtenir davantage. Cela donnerait plus d'argent à ses actionnaires. On peut cependant blâmer les décideurs de l'État s'ils tombent dans le panneau. Le réseau des voies de service est à l'heure actuelle en si mauvais état qu'il faudrait des sommes considérables pour le remettre en état. Où trouvera-t-on de telles sommes? Habituellement, les réserves sont accumulées à cette fin pendant les bonnes années; un entretien et des améliorations planifiées se font sur une base continue à long terme, commençant dès la construction du chemin de fer il y a des années, sans attendre que tout tombe en morceaux... et maintenant



[Texte]

This would apply not only in the case of freight traffic, but the passenger service as well, which is but another example of the swindle in Canadian railroading. The reality is the branch lines were not adequately maintained; they are now in need of repair. What is to be done? We recommend a combination of government funds and railroad funds. Government funding should be in the form of equity capital. The people of Canada already bought the railroad many times over, without owning it. Let us now take possession.

Government bail-out money to any business should be conditional on either of two forms: equity capital as part owner of that business, or long-term loans with a specific pay-back period with market rate interest and an inflation factor built into the payments. In that way funds could be recirculated into other businesses in need. Such a policy would reduce the national debt over time.

The freight rate should not be increased to pay for the railway upgrading. The government and Canadian Pacific made an agreement many years ago. There is no valid reason why one user, in this case the grain producer, should pay for higher freight rates to pay for the upgrading. The railway is responsible for the upgrading now. It is through railway neglect that there has been a need in the first place. If the railway profits were used to build an empire in the business world and neglect the branch lines, the railway should be held accountable now to do the upgrading and provide service as is required under the Railway Act.

In terms of the world grain economy, it is reported that the Argentine farmers' freight bill for export grain is zero, while plans are being made to increase the freight rate to the Canadian farmer. The world price for grains is down at present, with no early prospects for recovery. Our costs for production have risen sharply in recent years; we simply cannot afford to pay more for freight on our grain.

The impact on our shipping point of success . . . and I have figures here that I will not read, because they will be part of the record as it is submitted . . . you may note a difference here in one that was reported by Ken Hymers earlier this afternoon; the dates are different, hence the different numbers.

[Traduction]

les compagnies prétendent ne plus pouvoir payer et demandent de l'aide.

Cela s'applique d'ailleurs non seulement au cas du transport des marchandises, mais également au transport des passagers, qui est un autre exemple d'escroquerie dans l'histoire du chemin de fer canadien. Il faut voir la réalité: les voies de service n'ont pas été bien entretenues; elles ont maintenant besoin d'être réparées. Que faut-il faire? Nous recommandons que les fonds nécessaires proviennent autant du gouvernement que des compagnies de chemin de fer. Le financement gouvernemental doit se faire sous forme de capital de participation. Les canadiens ont déjà payé de nombreuses fois leur chemin de fer sans jamais devenir propriétaires. Prenons-en possession.

Toute subvention gouvernementale à une entreprise devrait être soumise à l'une ou l'autre de ces conditions: la subvention devrait être sous forme de capital de participation et le gouvernement devient ainsi propriétaire de l'entreprise, ou il devrait s'agir de prêts à long terme avec une période de remboursement précise au taux d'intérêt en vigueur sur le marché prévoyant un facteur d'inflation. De cette façon, ces fonds pourraient être redistribués à d'autres entreprises dans le besoin. Une telle politique réduirait la dette nationale avec le temps.

Les tarifs du transport des marchandises ne devraient pas être augmentés pour payer les améliorations à apporter aux voies ferrées. Le gouvernement et le Canadien Pacifique ont conclu une entente il y a de nombreuses années. Il n'y a aucune raison valable pour laquelle un utilisateur, dans ce cas les producteurs de grain, devrait payer des tarifs de transport plus élevés pour payer ces améliorations. Ce sont les compagnies de chemin de fer qui sont responsables des améliorations maintenant. C'est d'ailleurs à cause de leur négligence que les voies ont maintenant besoin d'être réparées. Si les profits de ces compagnies ont servi à construire un empire dans le monde des affaires au détriment de l'entretien des voies de service, les compagnies devraient être tenues responsables maintenant de la situation et procéder elles-mêmes aux améliorations nécessaires et fournir les services prévus au titre de la loi sur les chemins de fer.

Du point de vue de l'économie mondiale des grains, nous savons par exemple que les cultivateurs argentins ne paient rien en frais de transport pour exporter leurs céréales, tandis que l'on prévoit augmenter les tarifs de transport des grains pour les cultivateurs canadiens. Les prix mondiaux des céréales sont à la baisse à l'heure actuelle et rien ne laisse entrevoir une hausse éventuelle. Nos coûts de production ont grimpé abruptement au cours des dernières années; nous ne pouvons simplement pas nous permettre de payer davantage pour le transport de nos céréales.

L'impact sur nos principaux points d'expédition . . . et j'ai ici des chiffres que je ne vous lirai pas parce qu'ils seront versés au dossier . . . vous pouvez observer une différence ici dans l'un des documents remis par Ken Hymers plus tôt cet après-midi; les dates sont différentes, et expliquent les différences dans les chiffres.

*[Text]*

The impact on our own farm for the last three years, based on the present Crow freight rate, five times Crow and the domestic freight rate—we do not know what the proposed rate will be; it will be somewhere between the present Crow rate and the present domestic rate. You can see the devastating effect on our farm and also on our small town. The grain income from our farm now for the last six years is listed there as well, for your reference.

As can be seen, the 1982 income is lower than in other recent years. With the continued cost of production increase to which we are subjected, there is no economic sense to adding a further burden to the farmer by making a Crow rate change.

We request that your committee, and Parliament, not proceed with this legislation and withdraw it.

Respectfully submitted . . .

In summary, the Crow rate is not negotiable. Further financial aid by the government to the railway should be invested in the form of equity capital rather than grants. Freight rates for grain should not be increased to pay for upgrading of the railroad. The railway should be held accountable to the terms of the present Railway Act. If the proposed legislation is implemented, there would be a devastating effect on the farm and the rural community. We request that Parliament not proceed with the proposed legislation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Nisbet.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Nisbet, in your brief you are very critical of the Canadian Pacific Railway. You say that they let the boxcar fleet deteriorate; they let the bridges and rail beds on branch lines go with little maintenance; closed up station houses and section houses and reduced repair crews. Would not the same criticism apply to the CNR?

**Mr. Nisbet:** Quite possibly.

**Mr. Neil:** Have they not done exactly the same?

**Mr. Nisbet:** It is quite possible. We are on CP rail lines, so that is my specific concern and that is why I concentrated on that one.

**Mr. Neil:** But have you not heard the same criticism of the CN?

**Mr. Nisbet:** Yes.

**Mr. Neil:** And it is a Crown corporation, nationalized. Can you tell me the reason why the CN, if it is a Crown corporation, would act the same as CPR?

*[Translation]*

L'impact sur notre propre entreprise agricole au cours des trois dernières années, basé sur le tarif du Nid-de-Corbeau actuel, cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau et les tarifs domestiques pour le transport des marchandises, nous ne connaissons pas le tarif proposé; il devrait se situer quelque part entre le tarif actuel du Nid-de-Corbeau et le tarif ordinaire domestique. Il est facile de voir l'effet néfaste d'une telle augmentation sur notre entreprise ainsi que sur notre petite ville. Les revenus qui proviennent des céréales de notre exploitation au cours des six derniers mois figurent également dans les documents, pour votre gouverne.

Comme on peut le voir, les revenus de 1982 sont inférieurs à ceux des dernières années. Devant l'augmentation continuelle des coûts de production à laquelle nous devons faire face, il est insensé, du point de vue économique, d'ajouter au fardeau des agriculteurs en changeant le tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous demandons à ce comité ainsi qu'au Parlement de ne pas adopter cette loi et de l'abandonner complètement.

Nous soumettons respectueusement . . .

En résumé, le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas négociable. Toute aide financière supplémentaire fournie par le gouvernement aux compagnies de chemin de fer devrait se faire sous forme de capital de participation plutôt que sous forme de subventions. Les tarifs pour le transport des grains ne devraient pas être augmentés pour payer les améliorations à apporter aux chemins de fer. Ce sont les compagnies de chemin de fer qui devraient payer pour cela au terme de la loi actuelle sur les chemins de fer. Si ce projet de loi est adopté, cela aurait un effet terrible sur l'agriculture et la collectivité rurale. Nous demandons au Parlement de ne pas adopter ce projet de loi.

**Le président:** Merci, monsieur Nisbet.

Monsieur Neil.

**Mr. Neil:** Monsieur Nisbet, vous êtes très sévère à l'endroit du Canadien Pacifique dans votre mémoire. Vous dites que la compagnie a laissé sa flotte de wagons couverts se détériorer; qu'elle a mal entretenu les viaducs et les assises des rails sur les voies de services; qu'elle a fermé certaines stations et dépôts et réduit les équipes de réparation. La même critique ne pourrait-elle s'adresser également au CN?

**Mr. Nisbet:** C'est fort possible.

**Mr. Neil:** Le CN n'a-t-il pas fait exactement la même chose?

**Mr. Nisbet:** C'est tout à fait possible. Nous sommes desservis par les voies du CP et c'est pourquoi je parle du Canadien Pacifique.

**Mr. Neil:** Mais n'avez-vous jamais entendu la même critique adressée au CN?

**Mr. Nisbet:** Oui.

**Mr. Neil:** Et c'est une société de la Couronne, nationalisée. Pouvez-vous me donner la raison pour laquelle le CN, si c'est une société de la Couronne, agirait de la même façon que le CP?



[Texte]

**Mr. Nisbet:** Well, I do not believe I have said in any place that just because it is a Crown corporation it would mean that it would be acting, in my terms, responsibly.

**Mr. Neil:** But you are suggesting that the government take equity in the CPR, which, in effect, is taking a share. Do you think that would help as far as the operations of the CPR are concerned?

**Mr. Nisbet:** I would think it would help the taxpayer of Canada.

**Mr. Neil:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** I will try to ask some questions, maybe, and I would be better in French, so maybe the witness could turn to the system of translation.

**The Chairman:** If you want translation, turn the button to channel 1.

**M. Dubois:** Mesdames, monsieur, si je me reporte à votre présentation, vous dites bien que nous ne devrions pas aller de l'avant avec le projet de loi. Selon vous, la situation ayant trait au *Crow rate* devrait demeurer inchangée. Tout juste avant vous, nous avons entendu les représentants de la Chambre de commerce, comme vous avez pu le constater. Vous avez sûrement entendu le président de la Chambre de commerce du Canada, M. Hughes ainsi que M. Williams, de même que le président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan. Ils nous ont suggéré de continuer l'étude du bill C-155, sauf pour ce qui est de la méthode de paiement, car il semblerait que la Chambre de commerce accorde sa préférence au paiement aux producteurs.

Vous avez également entendu, cet après-midi, les représentants de la *Saskatchewan Wheat Pool* dire qu'ils préféreraient que le paiement soit remis aux chemins de fer. Il y avait aussi certains autres articles du bill C-155 avec lesquels ils n'étaient pas d'accord, dont la situation des taux et les ajouts de matières qui devraient y être en fonction du tarif.

Dois-je comprendre que, dans votre cas, vous préférez le statu quo, car vous croyez que le système actuel de transport par chemins de fer est adéquat ici dans l'Ouest, principalement dans la province de la Saskatchewan, et donc qu'il n'y a pas lieu de modifier ce système?

• 2245

Il n'y a pas lieu d'investir de l'argent dans le système ferroviaire. Vous me direz peut-être que c'est plutôt à l'ouest de l'Alberta qu'il doit y avoir le *double tracking* plutôt que dans la région du Manitoba.

Dois-je comprendre, suivant la perception que j'ai du sens de vos témoignages, à celui ou celle qui voudra répondre, qu'il faut plutôt que nous restions au *statu quo* et qu'il n'y ait pas de changement du tout dans le système?

Merci.

[Traduction]

**M. Nisbet:** Eh bien je ne crois pas avoir dit nulle part que juste parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne une compagnie agit nécessairement d'une façon responsable, comme je l'entends.

**M. Neil:** Pourtant vous suggérez que le gouvernement ait une participation dans le CP et, ce qui revient à acheter des actions. Pensez-vous que cela améliorerait le fonctionnement de la compagnie?

**M. Nisbet:** Je pense que cela aiderait les contribuables canadiens.

**M. Neil:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** J'aimerais poser quelques questions mais j'aimerais bien le faire en français; le témoin pourrait-il écouter la traduction.

**Le président:** Si vous désirez la traduction, tournez le bouton au canal 1.

**Mr. Dubois:** Ladies, gentlemen, if I refer to your brief, you say we should not go forward with the proposed legislation. According to you, the "Crow rate" should stay as it is now. Just before you came here, we heard the representatives from the Chamber of Commerce, as you know. You sure have heard the president of the Chamber of Commerce of Canada, Mr. Hughes, as well as Mr. Williams and the president of the Saskatchewan Chamber of Commerce. They suggested that we continue to study Bill C-155 except for the payment scheme, because it seems that the Chamber of Commerce is in favour of payments to the producer.

You also heard this afternoon the representatives of the Saskatchewan Wheat Pool say that they would prefer that the payments be made to the railroads. There were also some other sections of Bill C-155 which they disagree with, like the rates and the addition of matters that should be there according to the rates.

Should I understand that, in your case, you prefer the status quo, because you believe that the freight system as it is now is adequate here in the West, especially in the Province of Saskatchewan and that consequently there is no need to modify this system?

There is no need to invest any money in the railway system. You might say that *doublement des voies* should take place west of Alberta rather than in the Manitoba region.

If my understanding of your evidence is right, should I assume that we have to maintain the status quo—that no change should be made? Any one of you can answer.

Thank you.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Nisbet.

**Mr. Nisbet:** If I could be facetious to start, I would like you folks to go to bed tonight with our point of view on your minds, not the Chamber of Commerce point of view.

In my brief I did say that massive sums of money would be required to upgrade the railway, particularly the branch lines; but certainly double-tracking, I think, seems to me to be a good idea. My method of payment is outlined in the brief.

**Mr. Dubois:** So you do not prefer the status quo? You want to have some change; not like the one we have in Bill C-155, but some change. Am I correct?

**Mr. Nisbet:** Yes.

**Mr. Dubois:** Madam, is it the same situation with you, that you prefer that we make some change—not with the bill as we have it, but that we make some change? Is that true or not?

**Ms Currie:** The Crow rate is something that has to stay as it is, but that does not mean that everything has to stay as it is. There would be money having to be put into the railroads to change them into a public utility; but the Crow rate has to stay.

**Mr. Dubois:** Right, thank you.

**The Chairman:** Mrs. Schofield, do you wish to comment?

**Ms Schofield:** It is not necessary. I agree with what they have just said.

**The Chairman:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Althouse.

**Mr. Althouse:** Yes, I have a couple of questions dealing with one aspect. It is not often that we have had a witness from the farm identified as a dairy producer, and since Mr. Nisbet did indicate that their co-op does have a dairy herd as well as a beef herd, in addition to producing grain, I wonder if he could tell us—I understand your dairy production is probably priced on a cost-of-production formula of some sort, is it not?

**Mr. Nisbet:** Yes.

**The Chairman:** The witness answered yes.

**Mr. Althouse:** Feed grain would be a fairly big part of that cost-of-production formula . . . the price of feed grain?

**Mr. Nisbet:** Yes.

**Mr. Althouse:** What happens to the price of your milk, then, when the farm-gate price of feed grain goes down because of higher freight rates? What happens to the price of milk at your farm?

**The Chairman:** Mr. Nisbet.

**Mr. Nisbet:** Well, we never entertained that. I suppose it would go down. I do not know.

[Translation]

**Le président:** Monsieur Nisbet.

**M. Nisbet:** Si j'étais facétieux, je vous dirais que nous voulons que vous vous endormiez ce soir en réfléchissant à notre point de vue et non pas à celui de la Chambre de commerce.

Dans notre mémoire, nous déclarons effectivement qu'il faudrait dépenser beaucoup d'argent pour améliorer le réseau ferroviaire, en particulier les embranchements. Mais il me semble que le doublement des voies est certainement une bonne idée. Le mode de financement est exposé dans le mémoire.

**M. Dubois:** Alors, est-ce que vous ne préférez pas le statu quo? Vous êtes en faveur d'un changement, mais pas celui que propose le projet de loi C-155, n'est-ce pas?

**M. Nisbet:** Oui.

**M. Dubois:** Madame, est-ce aussi votre point de vue? Vous préférez que nous apportions certains changements, mais pas ceux que prévoit le projet de loi; est-ce bien cela?

**Mme Currie:** Le tarif du Nid-de-Corbeau doit demeurer tel qu'il est, mais cela ne signifie pas que tout doit demeurer inchangé. Il faudra dépenser de l'argent pour faire du réseau ferroviaire un service public, mais il ne faut pas toucher au Nid-de-Corbeau.

**M. Dubois:** Parfait, merci.

**Le président:** Madame Schofield, avez-vous des commentaires à faire?

**Mme Schofield:** Ce n'est pas nécessaire. Je suis d'accord avec ce qui vient d'être dit.

**Le président:** Merci.

**Le président:** Monsieur Althouse.

**M. Althouse:** Oui, j'ai une ou deux questions à poser sur un aspect de la situation. Peu de témoins se sont dits producteurs-laitiers. Et vue que M. Nisbet a indiqué que leur coopérative s'occupe de l'élevage d'un troupeau laitier et de bovins de boucherie, outre la production céréalière, je me demande si le prix de leur lait est établi en fonction du coût de production.

**M. Nisbet:** Oui.

**Le président:** Le témoin a répondu oui.

**M. Althouse:** Je suppose que le prix du fourrage est un facteur assez important pour le calcul du coût de production—est-ce bien le cas?

**M. Nisbet:** Oui.

**M. Althouse:** Alors, qu'arrive-t-il au prix du lait lorsque celui des céréales fourragères à l'exploitation agricole baisse à cause de l'augmentation des tarifs du transport ferroviaire? Qu'arrive-t-il au prix du lait à votre établissement?

**Le président:** Monsieur Nisbet.

**M. Nisbet:** Bien, nous n'y avons jamais pensé. Je suppose qu'il baisserait. Je ne le sais pas.



[Texte]

**Mr. Althouse:** How is this an advantage to you as a co-op farm that processes feed grains and tries to turn them into milk, then? There is supposed to be an advantage to this business of lower feed grain prices.

**Mr. Nisbet:** Well, plainly it would not be an advantage. If we were to buy our feedstuffs, we would be making a gain. If we grew our own, we would be making a loss.

**Mr. Althouse:** That is the point we have been trying to make before the committee several times, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Nisbet, how many head of milch cows do you have?

**Mr. Nisbet:** Thirty.

**The Chairman:** Thank you.

*Finalement, Madam Côté.*

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

A titre de présidente du Comité permanent de l'agriculture j'ai l'habitude d'avoir le dernier mot. Cela me fait donc plaisir, ce soir, de l'avoir juste pour nous rappeler qu'il est maintenant près de 23h15 et que nous sommes en session depuis 09h00 ce matin.

Alors, M. Nisbet, et ce n'est pas pour être un peu machiavélique, mais si vous-même vous êtes placé dans un dilemme par rapport à vos associations, vous pouvez vous imaginer dans quel dilemme nous nous trouvons ici après tout ce que nous avons entendu depuis la semaine dernière à Edmonton, à Winnipeg, aujourd'hui, ici pendant quatre jours, et à Vancouver vendredi dernier.

Je voulais aussi vous dire que c'est l'été et qu'en principe on doit prendre des vacances. Mais je vous avouerai que ça m'a fait plaisir d'être venue dans l'Ouest pour voir à quel point le problème du transport des grains peut être une grande question pour le Canada.

Le seul commentaire que je vais vous faire en plus de vous remercier d'être venu, et de nous avoir fait part de vos préoccupations, c'est de vous dire que j'essaierai de faire de mon mieux dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens. Mes impôts sont aussi importants pour vous que pour moi, et le développement de l'agriculture au Canada, c'est une nécessité. Comme vous, je pense qu'il faut y faire attention.

Je vous remercie d'être venu.

Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** *Merci, Madam Côté.*

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I find that the concept of equity in grants or assistance or expenditures of taxpayers' funds strange when it is applied in this context and I did not hear it expounded too much with Massey-Ferguson or Chrysler or Co-op Implements or White Farm Equipment. What is the rationale for the equity position to be taken by taxpayers in CP and not to be taken by taxpayers in these other companies?

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

[Traduction]

**M. Althouse:** Quel est l'avantage pour les coopératives agricoles comme la vôtre qui utilisent le fourrage pour produire du lait? La baisse du prix du fourrage devrait être avantageuse pour vous.

**M. Nisbet:** Pour dire vrai, cela ne serait pas avantageux. Cela le serait si nous achetions notre fourrage, mais nous y perdriions si nous cultivions notre propre fourrage.

**M. Althouse:** C'est ce que nous avons essayé de faire comprendre aux membres du Comité à plusieurs reprises, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Althouse.

Monsieur Nisbet, combien avez-vous de vaches laitières?

**M. Nisbet:** Trente.

**Le président:** Merci.

*Finally, madame Côté.*

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

As Chairman of the Standing Committee on Agriculture, I am used to having the last word. So, tonight, I am pleased to have it to remind you that it is nearly 2350 and that we have been sitting since 0900 this morning.

So, Mr. Nisbet—and I do not want to be machiavellian—if you are caught in a dilemma with your groups, then you can imagine in what kind of a dilemma we are in after all the hearings last week in Edmonton, in Winnipeg, last Friday in Winnipeg and here for four days.

I also wanted to say that summer is usually holiday time. But I confess that I was pleased to come to western Canada to realize how grain movements is a crucial issue for the nation.

The only comment I will make besides thanking you for having expressed your concerns is that I will try to do my best in the best interests of all Canadians. All of us are taxpayer and the development of agriculture is a necessity. Like you, I think it is a matter of concern.

Thank you for being here.

Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** *Thank you, madame Côté.*

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Je trouve que les subventions, l'aide ou la contribution du gouvernement en deniers publics s'effectue d'étrange façon dans le domaine qui nous occupe. Je n'en ai pas tellement entendu parler pour ce qui est de Massey-Ferguson, de Chrysler, de Co-op Implements ou de la Société White. Pourquoi les contribuables participent-ils au financement du CP et non pas au financement de ces autres sociétés?

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

*[Text]*

Mr. Nisbet.

That is the curfew we hear.

**Mr. Nisbet:** We are talking about CP here. We are not specifically mentioning those other implement companies that you just listed. In my brief I say that government bail-out money to any business should be conditional in either of two forms. That would apply to those other companies as well, in my opinion.

**Mr. McKnight:** Very good. You are consistent.

**Mr. Nisbet:** Certainly. You have not caught me yet, anyway.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

I want to thank you, Mrs. Schofield, Ms Currie, and Mr. Nisbet, for your appearance before the committee and for your contribution to our proceedings. Thank you very much, and good night.

The meeting is adjourned till 9.00 a.m. tomorrow.

*[Translation]*

Monsieur Nisbet.

Nous entendons le couvre-feu.

**M. Nisbet:** C'est le cas du CP qui nous occupe. Il n'est pas spécifiquement question des fabricants de machines aratoires que vous venez de nommer. Dans notre mémoire, nous disons que les prêts garantis aux entreprises par le gouvernement devraient être conditionnelles et il devrait y avoir un choix de deux modes de financement. À mon avis, cela vaut tout autant pour les autres sociétés.

**M. McKnight:** Très bien. Votre raisonnement est constant.

**M. Nisbet:** Certainement. De toute façon, vous ne m'avez pas encore pris en défaut.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

Madame Schofield, madame Currie et monsieur Nisbet, je vous remercie de votre témoignage et de votre contribution à nos travaux. Merci beaucoup et bonne nuit.

Nos travaux sont suspendus jusqu'à 9 heures demain.



## APPENDIX "TRPT-103"



## THE CANADIAN CHAMBER OF COMMERCE

200 ELGIN STREET • SUITE 301 • OTTAWA, ONTARIO K2P 2J7 • (613) 238-4000

OFFICE OF THE PRESIDENT

July 22, 1983

Mr. Maurice Dionne, M.P.,  
Chairman,  
House of Commons Standing  
Committee on Transport,  
Room 261- West Block,  
Parliament Buildings,  
Ottawa, Ont. K1A 0A6

Dear Mr. Dionne,

We are pleased to provide the House of Commons Standing Committee on Transport with the views of the Canadian Chamber of Commerce concerning Bill C-155, the Western Grain Transportation Act, and look forward to discussing this subject with the Committee on August 9th in Regina.

### I - Introduction

The Chamber has followed closely the developments which culminated in the introduction of Bill C-155. The Chamber's previous submissions and commentaries have generally been supportive of the Government's intentions to modernize the 90 year old grain freight rate structure. Our concerns and suggestions have been based on principles regularly espoused by the Chamber which encourage competitiveness, efficiency, flexibility, recognition of inherent economic advantages, and individual initiative in conducting business affairs. Certain of the proposals, associated with the change in the statutory grain freight rates, have contravened many of these principles which have served Canada well in developing a private sector that has provided wealth and employment for millions of our fellow citizens. The following paragraphs represent the Chamber's views on the process of arriving at a final solution to the Crow rate debate.

### II - The Process

There is little benefit in re-examining all of the steps that have been taken in arriving at Bill C-155 unless it will serve to make the final process of enactment of legislation more effective.

With the bold decision made to address the statutory grain freight rates, the delay in establishing the Gilson studies was detrimental to the issue, as was the inability to establish a process for rational debate after the report was released. The resulting conflicts, often generating more heat than light, have done long-lasting damage to the structure of many of the farm organizations. In retrospect, two factors would have improved the atmosphere for decision-making - one, to have involved all concerned parties, in addition to the farm lobby, and two, to have introduced legislation much sooner since it was clear very early on that there was little hope of a consensus.

Therefore, the conclusion now should be to move ahead quickly and firmly with the political process, focusing on the Standing Committee on Transport for the summer, but moving into third reading as early as possible this fall.

### III - Principles

In the heat of the debate, it is easy to become preoccupied with the contentious details and lose sight of the original objectives and underlying principles. There is much evidence that this has occurred in the Crow debate.

#### 1) Competition

Open competition between equals is an ideal situation which leads to maximum efficiency in business. The lack of competition in the operation of Canadian railways has been occasioned by the existing statutory rates. Business firms do not compete for loss-incurring business! However, the proposal to pay the Crow benefits in their entirety to the railways works against having any competition between modes of transportation, between other bulk products using the railway system, and between other participants in the grain handling system. Payment of all or most of the Crow benefit to the farmers would turn loose a great array of constructive competitive forces - between crops, between transportation modes, between grain handlers, and among the secondary industries serving and dependent upon agricultural production.



## 2) Efficiency

Competition, through the price mechanism, works towards the optimum allocation of resources and the rewarding of superior performance. Despite such devices as branch-line rationalization, hopper car purchases, and the building of new port facilities, there are built-in factors discouraging efficiency. The problem of the underfunding of grain transportation is the most basic of these factors. In addition, the incentives necessary for producers, grain handlers, and the railways to function for the maximum efficiency of the overall system are lacking. Putting the Crow benefit into the system at the producer level does introduce some of these incentives and would encourage innovation.

## 3) Flexibility

Change has been the watchword of the past decades, and promises to continue to be so. All major legislation should be designed to accommodate change or at least not to stifle desirable change. Although the Crow benefit payment, if made to the railways, would maintain the status quo, as has often been pointed out, this practice would perpetuate an inflexibility in the whole grain handling system that is not in the best economic interests of anyone.

## 4) Inherent Economic Advantages

It has been a broad policy objective of government to distribute the benefits of being a Canadian among the provinces. However, each region in Canada has its own inherent geographic advantages and disadvantages as a result of resources location, climate, distance from markets, and population density. It is inefficient, and usually counterproductive, to attempt to distort these realities by subsidizing production systems in one region that can more effectively be carried out in another. The Prairie region has the disadvantage of long distances from all but local markets, but it also has a large potential for a wide range of primary output from the use of farm land and from secondary industries that consume or process the primary product. Canada, as well as the Prairie provinces, will benefit from ensuring that an appropriate choice is made in determining land use and selecting crops to be grown with minimal distortion of inherent economic advantages.

Regardless of all the emotional debate surrounding the question, it remains abundantly clear that payment of the Crow benefit to the railways serves as a subsidy to producers, to industry outside of the Prairie basin, and to offshore grain buyers, while payment to the farmers allows for the opportunity to develop Prairie industry.

#### 5) Individual Initiative

Canadians have a history of banding together to tackle problems that cannot be resolved by individual effort. Our policies and structures reflect our willingness to forego certain individual freedoms, on occasion, in order to gain the benefits of collective action. However, the main thrust of Canadian success has been based on individual effort and initiative. The secondary industries associated with primary agricultural production are largely managed by independent entrepreneurs, as are the farms. For these independent owner-managers to thrive, they require the opportunity to exercise their individual initiative in a flexible market environment. A locked-in-place rail transportation system, with all that means in terms of limiting development in the Prairie provinces, is not desirable - at this time in particular.

#### IV - Current Proposals

There have been many proposals, counter-proposals, and minor variations on the major proposals for a resolution of the Crow debate. The Chamber has weighed the significance of the following proposals:

- 1) The Prairie Farm Commodity Coalition Proposal;
- 2) The Western Agricultural Conference Proposal;
- 3) The Gilson 80/20 Proposal;
- 4) The Saskatchewan Wheat Pool Crow Hurt Proposal;
- 5) The Senator Hazen Argue Proposal;
- 6) The Hon. Jean-Luc Pepin 50/50 Proposal;
- 7) Bill C-155;
- 8) The Hon. Don Mazankowski Free Choice Proposal; and



9) The Hon. Leroy Fjordbotten 80-80/20 Proposal.

Flowing from these and other proposals, there has been a trend in the debate, somewhat like a pendulum, particularly with respect to the key issue of the method of paying the \$651 million Crow benefit. From the original PFCC proposal for payment of the Crow benefit to farmers on the basis of seeded acres, the proposals have moved all the way over to Bill C-155 which suggests that the railways will receive the entire Crow benefit. Now there are emerging certain proposals which may be interpreted into amendments to Bill C-155 which return to a Gilson-like 80/20 farmer/railway split.

The Chamber finds that the latter two proposals, in which the farmers have the choice of where the payment will go, although exceedingly complex, more nearly meet the criteria of the Chamber than do the provisions of Bill C-155.

V - Bill C-155

The Chamber has commented previously on Bill C-155. Some of these observations are incorporated into the following summary of the Chamber's position, taking account of recent developments:

- 1) The powers in Bill C-155, particularly those given to the Administrator, do interfere to an undesirable degree with the abilities of shippers, elevator firms, the railways, and the Canadian Wheat Board to make their legitimate management decisions.
- 2) The trucking industry has been seriously disadvantaged by Bill C-155. This problem could be corrected, however, by an amendment along the lines of the Mazankowski or Fjordbotten proposals.
- 3) The Chamber supports the cap on volumes of grain to be covered by the legislation and on the shared responsibility for the inflation of shipping costs.
- 4) The expansion of Schedule 1, through the May 31st proposed amendment to the Bill dealing with new crops, is a welcome move. It should be recognized, however, that secondary industries in the West (notably, the production of livestock) that consume or process primary farm products

are disadvantaged to the extent that the method of paying the Crow benefit holds down freight rates and, thereby, induces farmers to ship primary products to distant markets. The Mazankowski and Fjordbotten proposals address this problem and deserve careful consideration in deciding on amendments to the Bill.

- 5) The Chamber urges that third reading of Bill C-155, containing amendments which will provide for sharing the Crow benefits between the farmer and the railways, take place as early as possible this fall.
- 6) The Chamber further urges that if there are delays which develop in passing an amended Bill C-155, steps be taken to ensure that expansion of the railway capacity to move grain continues uninterrupted.

Sincerely,

S.F. Hughes



APPENDIX ' 'TRPT-104' '

Report by Cando Shipping Committee

Saskatchewan Wheat Pool

To

House Standing Committee on Transportation

Mr. Chairman and members of the Transport Committee:

The Cando Shipping Committee of the Saskatchewan Wheat Pool has represented the farmers of the Cando district since the construction of the first Pool elevator in the town. We continue to do so today.

We object to the underhanded, deceitful manner in which the ministry of Transport has proceeded with the Crow issue to date. To begin with, the grain farmers of this province were given the assurance of the Prime Minister of Canada that there would be no action taken to dismantle the rate in the absence of a consensus supporting such a move. However, when Transport Minister Jean-Luc Pepin addressed the annual meeting of Saskatchewan Wheat Pool delegates in 1981, the government's position was stated more clearly. Unless there was support forthcoming for Crow change, the federal government would severely limit funds for railway improvements. The threat worked.

Then came the Gilson process. The Gilson meetings were supposed to provide an opportunity for input by the parties concerned with a view towards developing an acceptable policy. The Gilson report when it was released made it abundantly clear that this was not the case. It followed almost exactly the terms of a leaked cabinet document and reflected not at all the submissions made on behalf of producers by the three prairie pools.

Subsequently we were treated to the advertising campaign which attempted to mislead Canadians across the country. Ads placed in Quebec newspapers read "Higher transportation costs will prevent western pork and beef producers from becoming more competitive with their eastern counterparts in traditional markets."--(1) At the same time representatives of the ministry were touring the west claiming that raising the rate would produce tremendous growth in the livestock and processing industries here. Obviously, one or both of these claims are false. Not only false but known to be false. The federal cabinet had received an official report which read "Freight rates have a relatively minimal role to play in deciding the fortunes of most industries in a given region," and "the structure of freight rates does not explain the large movement of western cattle and calves destined for eastern Canadian feedlots."--(2)

We oppose any increase in shipping costs to the grain producers of Saskatchewan. Grain is sold on a competitive international market. Producers as a result are price takers with no influence on the selling price of their product. We are in direct competition with grain producers in the United States, Australia, Argentina and the European Economic Community. In the

- 
1. Regina Leader Post, Feb. 28, 1983, P. C-12.
  2. The Western Producer, "Official Report Kills One Crow before August," Dec. 17, 1981, P. 13.



United States, a substantial proportion of small grains from the midwest are shipped to port via the inland river system. This grain moves at a rate of approximately 1/2 cent per ton mile.--(3) The rest of the cost of maintaining this system is borne by the federal government through the U.S. Corps of Army Engineers. Argentina has no distance related freight charges at all on grain shipped over 300 miles. In Australia, the distances producers are required to ship their product are a small fraction of what is required in western Canada. The E.E.C. provides adequate compensation to producers for their grain and then exports it at the world price.

How can we be expected to compete in the international markets when this proposal will mean that we must pay substantially higher shipping costs than our competitors?

The suggestion has been made that increases in production will easily allow producers to recoup the additional freight costs. This suggestion is not supported by history or by analysis. Between 1950 and 1980, farm and non farm disposable incomes have both risen in approximately the same proportion. It is important to note however, that not only has disposable farm income always lagged behind other sector disposable income, but the percentage of off farm work to attain the income level has doubled over the thirty year period. "Farm income from farming has generally not kept pace with increases in productivity."--(4)

Analysis also shows the flaw in this argument. The data in the attached table of production costs clearly indicates that farmers are not fully recovering their costs now. Any increase in production, because of the law of diminishing returns, requires ever increasing units of input to produce one more unit of output. Put simply, it costs much more to produce the last bushel than the first. Increasing production rather than increasing net income would most likely reduce it.

We object to legislation which will guarantee a return on investment for the railroads but provides no guarantee of any return to the grain producers using their services. If you refer to the attached table of 1983 production costs, you will see that it spells out the production costs for the four main prairie grains. It also includes a calculated break even yield based on the projected prices for these grains in 1983. In the current crop year, the break even yield for wheat is 38 bushels per acre, 27 bushels per acre for rapeseed, 25 bushels per acre for flax and 75 bushels per acre for barley. You will note that the long term (15 year) average yield for these crops in the Cando

---

3. Saskatchewan Wheat Pool research document.

4. Scientific American, "The Mechanization of Agriculture," Sept 1982, Vol. 247, P. 88.

district is also shown.--(5) Wheat has an average yield of 26.5 bu./acre on summerfallow and 18.5 bu./acre on stubble. Rape has an average yield of 20 bu./acre on summerfallow and 12.5 bu./acre on stubble. Flax has an average yield of 14.5 bu./acre on summerfallow and 9.5 bu./acre on stubble. Barley has an average yield of 41 bu./acre on summerfallow and 29 bu./acre on stubble. You will note that these yields for all four crops are substantially lower than the break even yield. This means that farmers are operating with little or no return on investment and minimal return on labor.

In the confidential Minsitry of Transport submission to cabinet dated Nov. 13, 1981, entitled "'Western Railway Transportation'" it states "'From the government's point of view the importance of taking steps now towards a system solution with increased charges for grain shipments is that it would begin to limit the growth of costs to government and the railways that would very likely become insupportable in a matter of a few years.'" We submit that if the costs of transporting grain are so immense that the resources of the country to not suffice, then how are farmers to bear the burden?

Nor does the proposed safety net ensure any real protection for the farmers of the west. The history of grain prices and production costs in western Canada has been that during prolonged periods of low prices, suppliers of inputs have pared their margins to the limit. Then when prices begin to rebound, these suppliers raise the prices of their products to recover their postponed revenue. What this means is that although grain prices may rise, the net revenue available to the farmer does not rise proportionally. Tying the freight rate to the cost of grain therefore offers no protection at all under the most common situation. In addition, this proposed bill would use an average value for all types of grain. This is basically unfair as some regions of this province are able to grow the higher value grains. The rest of the producers in the province who can only grow these crops with reduced yields would bear an unfair share of freight costs.

We categorically affirm our committment to statutory distance related freight rates (non variable). We use the words "'statutory rates specifically to point out that the proposed statutory framework is an entirely different thing altogether. Statutory rates are rates that are enshrined in statute and can only be changed by an act of parliament. The proposed bill would create instead a statutory framework which in effect would allow the rates to change without recourse to parliament. The bill would also allow the establishment of variable rates, even though at first only 'on weekends and for seasonal loading.'"--(6) The intention to expand their use is definately there.

- 
5. Crop insurance records for Cando district.
  6. Transport Canada publication TP4499.



We want the rate to remain statutory because it would provide much needed stability to transportation costs and would enable producers to plan accordingly.

We want the rate to be distance related for two reasons. First, because it is the only formula which ensures that any producer will pay the same rate to transport his grain to port as any other producer who ships the same distance. In other words, it provides equal treatment for all.

Secondly, we believe that the overall costs to ship grain down branch lines are lower than the alternate costs of trucking grain to a radically centralized system. If we allow variable rates to be applied then this highly centralized system will be the inevitable result. We would invite any committee member who doubts this to tour the northern grain region of the United States and talk to farmers there. The net effect therefore would be to increase total costs and to shift the major burden of these costs to grain producers who cannot afford them.

We insist that any public money subsidizing railways be paid to the railways and not to grain producers, and further that no public money be paid to a private railway company that does not reflect an equity in that company.

First and foremost, we object to the payment of a transportation subsidy to farmers. It is a transportation subsidy and should be paid to the railroads.

Approximately one half of the producers in the Cando area, probably like most producers elsewhere, raise both grain and livestock. We do not see the point of taking money from one pocket and putting it into another. In addition, it appears to allow the bleeding off of benefits from grain producers to others. This we object to.

We have more faith in the longevity of a transportation subsidy paid to the railroads than one paid to farmers. The railroads seem to have more influence with the government over the long term than do farmers.

We do not accept that public money should be simply handed over to a private corporation without any transfer of equity. Why is this the case for the Canadian Pacific railroad but not for Dome Petroleum? In the so called Dome bailout it was widely reported that a degree of government control was an integral part of the package. We feel that this approach should have been applied in the past in the case of Canadian Pacific and should definitely be applied in the future. If we as taxpayers are going to foot the bill then let's call the tune.

In conclusion we feel that there are alternate ways, better ways in which to expand rail capacity in Canada. Options which would improve efficiency and lower costs without decimating the western grain farmer. The aforementioned elements of this bill are simply a disaster for Saskatchewan producers. We

feel that the best approach would be to scrap this bill and take a fresh look at transportation in Canada.

Submitted by the Cando shipping committee  
of Saskatchewan Wheat Pool.

Kenneth Schwark

Barry Horner



ESTIMATED PRODUCTION COSTS FOR 1983 CROP

	WHEAT		RAPESEED		FLAX		BARLEY	
	Estimated		Estimated		Estimated		Estimated	
<u>OPERATING COSTS:</u>								
Seed	\$ 9.00		\$ 2.50		\$ 8.00		\$ 7.00	
Fertilizer:								
N	16.00		20.00		16.00		16.00	
P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	9.00		6.00		---		9.00	
Chemical & seed treatment	17.00		17.00		16.00		17.55	
Spot herbicide treatment	---		3.60		---		---	
Machinery operating costs	17.00		17.00		17.00		17.00	
Crop insurance	4.00		4.50		4.00		4.50	
Miscellaneous	5.50		5.50		5.50		5.50	
Interest on operating (15% x 6 mo.)	5.80		5.20		5.00		5.25	
TOTAL OPERATING COSTS	\$83.30		\$81.80		\$71.50		\$82.30	
<u>FIXED COSTS:</u>								
Land investment	\$40.00		\$40.00		\$40.00		\$40.00	
Machinery Depreciation	14.00		14.00		14.00		14.00	
Machinery investment	12.60		12.60		12.60		12.60	
Grain storage	4.55		4.55		4.55		4.55	
Labor and management	16.00		16.00		16.00		16.00	
TOTAL FIXED COSTS	\$87.15		\$87.15		\$87.15		\$87.15	
<u>TOTAL CROPPING COSTS</u>	\$170.45		\$168.95		\$158.65		\$169.45	
Price/bushel: wheat \$6.35; rapeseed \$6.30; flax \$6.30; barley \$2.25								
Break even yield on operating costs	19		13		12		36	
Break even yield on total cropping costs	38		27		25		75	
Average yields in Cando district:								
summerfallow	26.5		20		14.5		41	
stubble	18.5		12.5		9.5		29	
Loss/acre (using summerfallow crop)	\$51.20		\$41.95		\$67.30		\$77.20	

7. Grannews, January 1983, P. 5.

## APPENDICE «TRPT-103»

Le 22 juillet 1983

Monsieur Maurice Dionne  
Président  
Comité permanent des transports de la  
Chambre des communes  
Salle 261 - Édifice de l'Ouest  
Parlement  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur,

C'est avec plaisir que nous communiquons au Comité permanent des transports de la Chambre des communes l'opinion de la Chambre de commerce du Canada au sujet du projet de loi C-155, intitulé Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il nous tarde de discuter de cette question avec le Comité le 9 août à Regina.

I - Introduction

La Chambre a suivi avec beaucoup d'attention le déroulement des événements qui ont mené au dépôt du projet C-155. De façon générale, les mémoires et observations de la Chambre ont été jusqu'ici dans le sens des intentions du gouvernement de moderniser cette structure tarifaire du transport du grain, adoptée il y a 90 ans. Nos préoccupations et nos propositions se sont fondées sur les principes régulièrement pronés par la Chambre et qui favorisent la compétitivité, l'efficience, la souplesse, la prise en compte des avantages économiques de chaque région et l'initiative individuelle dans la conduite des affaires. Certaines des propositions liées à la modification du tarif vont à l'encontre de bon nombre de ces principes qui ont pourtant aidé le Canada à se doter d'un secteur privé qui a su enrichir et employer des millions de Canadiens. On trouvera dans les paragraphes qui suivent l'opinion de la Chambre sur la façon d'arriver à une solution définitive dans le débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau.

II - Méthodes

Il ne serait guère utile de réexaminer toutes les étapes suivies pour en arriver au projet de loi C-155 à moins que cela ne serve à



rendre plus efficace le processus final d'adoption de la mesure législative.

Après la décision hardie qui a été prise de s'attaquer à la question du tarif statutaire, les délais dans la création du groupe Gilson ont nui à l'étude de la question, tout comme l'absence de propositions pour favoriser un débat rationnel après le dépôt du rapport. Les différends qui en sont découlés, souvent plus nuisibles qu'éclairants, ont causé un tort durable à la structure de nombreuses organisations agricoles. Après coup, on peut dire que deux facteurs auraient pu améliorer le climat dans lequel les décisions se sont prises: faire participer tous les intéressés et non seulement les groupes de pression agricoles et déposer la mesure législative beaucoup plus tôt puisqu'il a été très tôt évident qu'on ne pouvait guère espérer un consensus.

Par conséquent, ce qu'il faut faire maintenant, c'est agir rapidement et avec détermination sur le plan politique, en se concentrant sur les travaux du Comité permanent des transports pendant l'été mais en passant à la troisième lecture le plus tôt possible cet automne.

### III - Principes

Dans le vif du débat, il est facile de se préoccuper uniquement des détails prêtant à controverse et de perdre de vue les objectifs originaux et les principes de base. Il est très clair que c'est ce qui s'est produit dans le cas du Nid-de-Corbeau.

#### 1) Concurrence

La libre concurrence entre des entreprises égales est la situation idéale pour obtenir le maximum d'efficacité en affaires. L'absence de concurrence dans l'exploitation des chemins de fer canadiens est attribuable à l'actuel tarif statutaire. Les entreprises commerciales ne se disputent pas les activités pour lesquelles elles subissent des pertes! Cependant, la proposition visant à verser la totalité de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer va à l'encontre de toute concurrence entre les modes de transport, avec d'autres produits en vrac transportés par chemins de fer et entre divers participants du réseau de manutention des céréales. Le versement aux agriculteurs de la totalité ou de la majeure partie des mêmes sommes ferait intervenir une multitude de forces concurrentielles constructives--entre les divers produits, entre les modes de transport, entre les manutentionnaires du grain et entre les industries secondaires qui gravitent autour de la production agricole.

## 2) Efficacité

La concurrence, par le biais du mécanisme d'établissement des prix, favorise l'utilisation optimale des ressources et la récompense du rendement. En dépit de dispositions comme la rationalisation des embranchements, les achats de wagons-trémies et la construction de nouvelles installations portuaires, le système actuel comporte, de façon inhérente, des facteurs qui découragent l'efficacité. Le problème de l'insuffisance de financement des transports du grain est le plus fondamental de ces facteurs. En outre, rien n'incite les producteurs, les manutentionnaires et les chemins de fer à faire en sorte que l'ensemble du système soit le plus efficace possible. Si la subvention du Nid-de-Corbeau est accordée aux producteurs, on assure une certaine stimulation à cet égard et on encourage l'innovation.

## 3) Souplesse

Le changement est le mot d'ordre depuis des décennies et promet de le demeurer. Toutes les mesures législatives importantes doivent viser à favoriser le changement ou au moins se garder de le paralyser. Même si le versement de la subvention aux chemins de fer maintiendrait le statu quo, comme on l'a déjà souligné, cette solution perpétuerait un manque de souplesse dans tout le système de manutention du grain, ce qui n'est pas dans les meilleurs intérêts économiques de chacun.

## 4) Avantages économiques régionaux

L'un des grands objectifs d'ordre politique du gouvernement a été de répartir entre les provinces les avantages qu'il y a à être Canadien. Cependant, chaque région canadienne a ses propres avantages et inconvénients d'ordre géographique qui découlent de la répartition des ressources, du climat, de la distance par rapport aux marchés et de la densité démographique. Il n'est guère efficace, et c'est le plus souvent nuisible, d'aller à l'encontre de ces réalités en subventionnant des systèmes de production dans une région alors que cette production pourrait se faire de façon plus efficace dans une autre. La région des Prairies a l'inconvénient d'être loin de tous les marchés à l'exception des marchés locaux, mais elle a également un potentiel considérable de production au niveau primaire dans le secteur agricole et de production secondaire dans les industries qui utilisent ou transforment les produits primaires. Le Canada, tout autant que les provinces des Prairies, a tout à gagner dans un choix judicieux des utilisations du sol et des cultures à encourager en allant



le moins possible à l'encontre des avantages économiques inhérents à cette région.

En dépit du débat passionné que soulève cette question, il reste parfaitement clair que le versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer est un moyen de subventionner les producteurs, l'industrie située à l'extérieur des Prairies et les acheteurs étrangers de céréales tandis que le versement des mêmes sommes aux agriculteurs permettrait de développer l'industrie des Prairies.

5) Initiative individuelle

Au long de leur histoire, les Canadiens ont su se regrouper pour s'attaquer à des problèmes trop considérables pour qu'un seul puisse y arriver. Nos politiques et nos structures montrent que nous sommes disposés à sacrifier certaines libertés individuelles à l'occasion pour profiter des avantages de l'action collective. Cependant, l'orientation principale qui a permis aux Canadiens de connaître le succès est celle de l'effort et de l'initiative individuels. Les industries secondaires gravitant autour de la production agricole sont en grande partie gérées par des entrepreneurs indépendants, tout comme le sont les exploitations agricoles. Pour que ces propriétaires-gestionnaires indépendants puissent connaître le succès, il faut qu'ils aient l'occasion de prendre des initiatives individuelles dans un marché souple. Un système de transport ferroviaire immuable, avec tout ce que cela comporte de limitations pour le développement des provinces des Prairies, n'est guère souhaitable, surtout à l'heure actuelle.

IV - Propositions à l'étude

De nombreuses propositions, contre-propositions et variantes mineures de propositions principales ont été avancées pour faire aboutir le débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau. La Chambre a examiné les propositions suivantes:

- 1) La proposition de la Prairie Farm Commodity Coalition;
- 2) La proposition de la Western Agricultural Conference;
- 3) La proposition Gilson de partage 80/20;
- 4) La proposition du Syndicat du blé de la Saskatchewan;
- 5) La proposition du sénateur Hazen Argue;

- 6) La proposition de partage 50/50 de l'honorable Jean-Luc Pepin;
- 7) Le projet de loi C-155;
- 8) La proposition de choix libre de l'honorable Don Mazankowski;
- 9) La proposition de partage 80-80/20 de l'honorable Leroy Fjordbotten.

Ces propositions et certaines autres, permettent de constater que les débats évoluent un peu comme le mouvement du pendule notamment en ce qui concerne la question cruciale du versement des 651 millions de dollars que représentent la subvention du Nid-de-Corbeau. A partir de la proposition originale de la PFCC qui préconisait le paiement aux agriculteurs en fonction des surfaces ensemencées, on est passé progressivement à l'opposé, c'est-à-dire au projet de loi C-155 qui prévoit le versement de toute la somme aux chemins de fer. A l'heure actuelle, certaines propositions semblent émerger qui pourraient modifier le projet de loi C-155 dans le sens d'un retour à la formule Gilson de partage 80/20 entre l'agriculteur et les chemins de fer.

La Chambre estime que les deux dernières propositions, laissant l'agriculteur choisir à qui les paiements seront versés, bien qu'elles soient excessivement complexes, répondent davantage aux critères de la Chambre de Commerce que ne le font les dispositions du projet de loi C-155.

#### V - Projet de loi C-155

La Chambre a déjà formulé des observations sur le projet de loi C-155 dont certaines sont reprises dans le résumé suivant de sa position, en tenant compte toutefois des faits les plus récents:

- 1) Les pouvoirs prévus dans le projet de loi C-155, notamment ceux accordés à l'Administrateur, constituent une ingérence excessive empêchant les expéditeurs, les exploitants d'élévateurs, les chemins de fer et la Commission canadienne du blé de prendre les décisions de gestion qui leur appartiennent de plein droit.
- 2) Le secteur du camionnage est gravement désavantagé par le projet de loi C-155. Ce problème pourrait toutefois se corriger si l'on adoptait une modification s'inspirant des propositions Mazankowski ou Fjordbotten.



- 3) La Chambre de Commerce approuve le plafonnement du volume des céréales visées par la mesure législative et la responsabilité partagée de l'inflation des frais de transport.
- 4) L'expansion de l'annexe 1 au moyen de la modification proposée le 31 mai au sujet des nouvelles récoltes est une excellente initiative. Il faut toutefois reconnaître que les industries secondaires de l'Ouest (notamment l'élevage) qui utilisent ou transforment les produits agricoles primaires sont désavantagées dans la mesure où la méthode de versement de la subvention permet de maintenir des tarifs de transport peu élevés, ce qui peut inciter les agriculteurs à acheminer leurs produits primaires vers les marchés éloignés. Les propositions Mazankowski et Fjordbotten tiennent compte de ce problème et il faudrait les examiner avec soin avant de décider des modifications du projet.
- 5) La Chambre demande instamment que la troisième lecture du projet de loi C-155, assorti de modifications prévoyant le partage de la subvention entre les agriculteurs et les chemins de fer, ait lieu le plus tôt possible cet automne.
- 6) En outre, la Chambre demande instamment que, si des délais retardent l'adoption d'un projet de loi C-155 modifié des mesures soient prises pour éviter toute interruption dans l'expansion de la capacité ferroviaire de transport des céréales.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de notre haute considération,

S.F. Hughes

## APPENDICE "TRPT- 104"

RAPPORT DU COMITÉ DE L'EXPÉDITION DU DISTRICT DE CANDO  
SYNDICAT DU BLÉ DE LA SASKATCHEWAN  
AU  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES



Monsieur le président et membres du Comité des Transports:

Le Comité de l'expédition du district de Cando du Syndicat du blé de la Saskatchewan représente les agriculteurs du district de Cando depuis la construction du premier élévateur du Syndicat dans la ville. Nous le faisons toujours aujourd'hui.

Nous nous objectons à la façon sournoise, fourbe qu'a utilisée le ministère des Transports pour s'occuper jusqu'à présent de la question des tarifs du Nid-de-Corbeau. D'abord, les producteurs de grains de cette province avaient reçu l'assurance du Premier ministre du Canada qu'on ne ferait rien pour éliminer le tarif s'il n'y avait pas de consensus sur ce geste. Cependant, lorsque le ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, s'adressa aux délégués lors de l'assemblée annuel du Syndicat du blé de la Saskatchewan en 1981, la position du Gouvernement fut définie plus clairement. À moins qu'il n'y ait des appuis en faveur d'un changement des tarifs du Nid-de-Corbeau, le Gouvernement fédéral diminuerait considérablement les fonds accordés en faveur de l'amélioration des chemins de fer. Cette menace a fonctionné.

C'est alors que fut instituée la Commission Gilson.

Les rencontres de Gilson devaient fournir une occasion aux parties intéressées de faire leur contribution en vue de mettre au point une politique acceptable. Dès qu'il fut publié, le rapport Gilson démontra amplement que tel n'était pas le cas. Ce rapport reprenait

presque mot pour mot les termes d'un document du Cabinet qui avait fait l'objet d'une fuite et ne tenait aucun compte des présentations faites au nom des producteurs par les trois syndicats des Prairies.

Par la suite, nous avons eu droit à une campagne de publicité qui tentait de berner les Canadiens de l'ensemble du pays. Les annonces publiées dans les journaux du Québec se lisaient comme suit: «Des coûts de transport plus élevés empêcheront les producteurs de porc et de boeuf de l'Ouest d'acquérir une position plus concurrentielle par rapport à leurs homologues de l'Est sur les marchés traditionnels.»<sup>1</sup> Simultanément des représentants du ministère se promenaient dans l'Ouest prétendant que l'augmentation des tarifs entraînerait une croissance énorme des industries de l'élevage et de la transformation dans la région. Évidemment, l'une de ces deux assertions était fausse. Non seulement est-elle fausse, mais on sait qu'elle l'est. Le Cabinet fédéral a reçu un rapport officiel où on peut lire: «Les taux de transport n'ont qu'un rôle assez minime à jouer relativement au sort de la plupart des industries dans une région donnée,» et «la structure des taux de transport n'explique pas les déplacements importants de bestiaux et de veaux de l'Ouest destinés aux parcs d'engraissement de l'Est canadien.»<sup>2</sup>

---

1. Regina Leader Post, le 28 février 1983, P. C-12.

2. The Western Producer, «Official Report Kills one Crow before August,» (le rapport officiel tue un corbeau avant le mois d'août), le 17 décembre 1981, P. 13.



Nous nous opposons à toute augmentation des coûts d'expédition imposés aux producteurs de grains de la Saskatchewan. Le grain se vend sur un marché international concurrentiel. Les producteurs se voient en conséquence imposer les prix sans pouvoir exercer d'influence sur le prix de vente de leurs produits. Nous sommes en concurrence directe avec les producteurs de grains des États-Unis, de l'Australie, de l'Argentine et de la Communauté économique européenne. Aux États-Unis, une grande proportion des petits grains produits dans le Midwest sont expédiés jusqu'au port d'exportation grâce au réseau intérieur des rivières. Le coût d'expédition de ce grain est d'environ 1/2c. par tonne et par mille.<sup>3</sup> Le reste des coûts de l'entretien de ce réseau est assumé par le Gouvernement fédéral par l'intermédiaire des ingénieurs de l'Armée américaine. L'Argentine n'impose aucuns frais de transport reliés à la distance pour le grain qui est expédié sur des distances de plus de 100 milles. En Australie, les distances sur lesquelles les producteurs doivent expédier leurs produits sont vraiment minimes par comparaison avec ce qui doit se faire dans l'Ouest canadien. La C.E.E. indemnise de façon adéquate les producteurs pour leur grain puis l'exporte au prix mondial.

---

3. Document de recherche du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

Comment peut-on s'attendre à ce que nous soyons concurrentiels sur les marchés internationaux alors que cette proposition impliquera pour nous le paiement de frais d'expédition beaucoup plus élevés que chez nos concurrents ?

On a suggéré que l'augmentation de la production permettrait facilement aux producteurs de compenser pour les coûts de transport additionnels. Cette suggestion ne tient pas compte de l'histoire ou de l'analyse . Entre 1950 et 1980, les revenus disponibles, qu'ils viennent de la ferme ou de l'extérieur de la ferme ont augmenté environ dans les mêmes proportions. Il est important de signaler cependant que le revenu disponible venant de la ferme a toujours traîné derrière celui des autres secteurs, mais aussi que le pourcentage du travail fait hors de la ferme afin de gagner ces revenus a doublé depuis trente ans. »Les revenus tirés de la production agricole n'ont généralement pas suivi les augmentations de la productivité.»<sup>4</sup>

L'analyse permet aussi de déceler une faille dans cet argument. Les données présentées dans le tableau sur les coûts de

---

4. Scientific American, «The Mechanization of Agriculture»,  
(La mécanisation de l'agriculture), septembre 1982, Vol. 247,  
p. 88.



production joint en annexe démontrent clairement que les agriculteurs ne couvrent pas entièrement leurs frais actuellement. Toute augmentation de la production, étant donnée la loi des rendements décroissants, exige toujours plus d'apports pour produire la même quantité de produits. Plus simplement, disons qu'il en coûte beaucoup plus cher de produire le dernier boisseau que le premier. L'augmentation de la production plutôt que l'augmentation du revenu net aurait pour effet, fort probablement, de réduire ce dernier.

Nous nous objectons à un projet de loi garantissant un rendement des investissements pour les chemins de fer, mais qui n'en assurerait aucun aux producteurs de grain qui utilisent leurs services. Dans le tableau joint en annexe sur les coûts de production pour 1983, on peut voir les coûts de production des quatre principales catégories de grain des Prairies. Le tableau illustre aussi un rendement neutre calculé à partir d'estimations des prix pour ces grains en 1983. Au cours de la campagne agricole actuelle, le rendement neutre du blé est de 34 boisseaux l'acre, de 27 boisseaux l'acre pour le colza, de 25 boisseaux l'acre pour le lin et de 75 boisseaux l'acre pour l'orge. Vous remarquerez que le rendement moyen à long terme (sur quinze ans) pour ces cultures dans le district de Cando est aussi donné.<sup>5</sup> Le rendement moyen du blé est de 26,5

---

5. Registres de l'assurance-récolte pour le district de Cando.

boisseaux l'acre pour le summerfallow et de 18,5 boisseaux l'acre pour le stubble. Le rendement moyen du colza est d'environ 20 boisseaux l'acre pour le summerfallow et de 12,5 boisseaux l'acre pour le stubble. Le rendement moyen du lin est de 14,5 boisseaux l'acre pour le summerfallow et de 9,5 boisseaux pour le stubble. Pour ce qui est de l'orge, le rendement moyen est de 41 boisseaux l'acre pour le summerfallow et de 29 boisseaux l'acre pour le stubble. Vous remarquerez que ces rendements pour les quatre cultures sont beaucoup moins élevés que le rendement neutre. Cela signifie que les agriculteurs fonctionnent avec un rendement minime ou inexistants sur leur investissement et un rendement très faible sur la main-d'oeuvre.

Dans la présentation confidentielle au Cabinet du 13 novembre 1981, intitulée «Le transport ferroviaire dans l'Ouest», on peut lire: «Du point de vue du Gouvernement, l'importance de prendre maintenant des mesures en vue de trouver une solution à la situation grâce à l'augmentation des frais d'expédition du grain est que cette mesure commencerait à imposer une limite à la croissance des coûts pour le Gouvernement et les chemins de fer, et que cela deviendrait probablement insupportable en quelques années seulement.» Nous suggérons que si les coûts de transport du grain sont tellement énormes que les ressources du pays ne suffisent pas, comment les agriculteurs peuvent-ils y faire face ?



De même, le projet de prix plancher n'offre aucune vraie protection pour les agriculteurs de l'Ouest. L'histoire des prix du grain et des coûts de production dans l'Ouest du Canada nous dit que lors des périodes prolongées où les prix étaient bas, les participants ont rogné leur marge de profits jusqu'à la limite. Puis, lorsque les prix reprennent, ces fournisseurs augmentent les prix de leurs produits afin de récupérer les revenus qu'ils ont perdus. Ce que cela signifie est que même si le prix du grain augmente, le revenu net pour le fermier n'augmente pas proportionnellement. Le fait de relier le taux de transport au coût du grain n'assure donc aucune protection dans la situation la plus courante. De plus, ce projet de loi propose d'utiliser une valeur moyenne pour tous les types de grains. Cette proposition est fondamentalement inéquitable étant donné que certaines régions de cette province peuvent produire des grains de plus grande valeur. Le reste des producteurs de la province qui ne peuvent cultiver que les cultures dont le rendement était réduit devraient assumer une part inéquitable des coûts de transport.

Nous affirmons catégoriquement appuyer l'établissement de taux de transport légaux en fonction de la distance (non variables). Nous utilisons les termes «taux légaux» expressément pour démontrer que le cadre légal proposé est une réalité tout à fait différente. Les taux légaux sont définis dans la loi et ne peuvent être changés

que par une loi du Parlement. Le projet de loi créerait en lieu et place un cadre légal qui permettrait de changer les taux sans avoir recours au Parlement. Le projet de loi permettrait aussi l'établissement de taux variables, même si, au début, ces taux ne s'appliqueraient qu'en fin de semaine et pour les chargements saisonniers.<sup>6</sup> On aurait cependant certainement l'intention de les étendre.

Nous désirons que les taux demeurent fixés dans la loi parce que cela nous donnerait la stabilité des coûts de transport dont nous avons besoin et permettrait aux producteurs de faire leur planification en conséquence.

Nous désirons que le taux soit établi en fonction de la distance pour deux raisons. D'abord, parce que c'est la seule formule qui assure que tous les producteurs paieront le même taux pour transporter leur grain jusqu'au port que les autres producteurs qui expédient leur grain par bateau sur la même distance. En d'autres termes, il s'agit d'un traitement égal pour tous.

Deuxièmement, nous croyons que les coûts globaux

---

6. Publication TP4499 de Transports Canada.



d'expédition du grain sur des lignes secondaires sont moins élevés que le coût du transport par camion vers un réseau très centralisé. Si on permet l'établissement de taux variables, ce réseau très centralisé suivra inévitablement. Nous invitons les membres du Comité qui mettraient cette affirmation en doute à visiter la région productrice de grain au Nord des États-Unis et à parler aux agriculteurs de cette région. Le résultat serait donc d'augmenter le coût total et d'en déplacer le fardeau principal vers les producteurs de grain qui n'ont pas les moyens de les assumer.

Nous tenons absolument à ce que l'argent du public qui sert à indemniser les chemins de fer soit versé directement aux chemins de fer et non aux producteurs de grain et aussi que l'argent du public ne devrait pas être versé à une compagnie de chemin de fer privée qui n'offre pas de traitement équitable à tous.

Mais d'abord et avant tout, nous nous objectons au paiement aux agriculteurs d'une subvention au transport. Il s'agit d'une subvention au transport qui devrait être payée aux chemins de fer.

Environ la moitié des producteurs de la région de Cando, probablement comme la plupart des producteurs des autres régions, produisent du grain et du bétail. Nous ne comprenons pas pourquoi il faudrait prendre de l'argent à un endroit et le donner

à un autre. De plus, cette solution semble permettre que l'on coupe les profits de certains producteurs de grain en faveur d'autres. Nous nous objectons à cela.

Nous croyons qu'il sera plus profitable à long terme que la subvention au transport aille aux chemins de fer plutôt qu'aux fermiers. Les chemins de fer semblent avoir plus d'influence auprès du Gouvernement que les fermiers, du moins à long terme. Nous n'acceptons pas que l'argent du public soit simplement donné à une société privée sans qu'il y ait de transfert des actifs. Pourquoi est-ce le cas pour le chemin de fer du Canadien Pacifique et non pour Dome Petroleum ? Dans « l'opération de sauvetage » de Dome, on a fait beaucoup état du fait qu'il fallait absolument un certain degré de contrôle de la part du Gouvernement pour que le plan soit approuvé. Nous croyons que cette orientation aurait dû avoir cours dans le passé pour le Canadien Pacifique et qu'elle devrait définitivement s'appliquer à l'avenir. Si nous, les contribuables, devons payer la facture, nous devons avoir notre mot à dire.

En conclusion, nous croyons qu'il y a d'autres façons, meilleures, d'augmenter la capacité des transports ferroviaires au Canada. Nous croyons qu'il y a des avenues qui permettraient d'améliorer l'efficacité et de diminuer les coûts sans nuire aux producteurs de grain de l'Ouest. Les éléments de ce projet de loi



dont nous avons parlé constitueraient un désastre pur et simple pour les producteurs de la Saskatchewan. Nous croyons que la meilleure façon d'aborder la situation serait d'oublier complètement ce projet de loi et de considérer d'un oeil neuf la question du transport au Canada.

Présenté par le Comité du transport de la région  
de Cando du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

## PRÉVISION DES COÛTS DE PRODUCTION POUR LA RÉCOLTE DE 1983.

	BLÉ		COLZA		LIN		ORGE	
	Prévisions	\$	Prévisions	\$	Prévisions	\$	Prévisions	\$
COÛTS D'EXPLOITATION:								
Semence		\$ 9,00		\$ 2,50		\$ 8,00		\$ 7,00
Fertilisants								
N	16,00		20,00		16,00		16,00	
P <sub>2</sub> O <sub>5</sub>	9,00		6,00		---		9,00	
Traitement chimique et des semences	17,00		17,00		16,00		17,55	
Herbicide localisé	---		3,60		---		---	
Coûts de fonctionnement des machines	17,00		17,00		17,00		17,00	
Assurance-récolte	4,00		4,50		4,00		4,50	
Divers	5,50		5,50		5,50		5,50	
Intérêts sur les frais d'exploitation (15% pendant 6 mois)	5,80		5,20		5,00		5,75	
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION:	\$83,30		\$81,80		\$71,50		\$82,30	
FRAIS FIXES:								
Investissement foncier	\$40,00		\$40,00		\$40,00		\$40,00	
Dépréciation de la machinerie	14,00		14,00		14,00		14,00	
Investissement dans la machinerie	12,60		12,60		12,60		12,60	
Entreposage du grain	4,55		4,55		4,55		4,55	
Main-d'oeuvre et gestion	16,00		16,00		16,00		16,00	
TOTAL DES FRAIS FIXES:	\$87,15		\$87,15		\$87,15		\$87,15	
TOTAL DES COÛTS DE PRODUCTION:	\$170,45		\$168,95		\$158,65		\$169,45	
Prix au boisseau: blé: \$4,50; colza: \$6,35; lin: \$6,30; orge: \$2,25								
Rendement neutre tenant compte des frais d'exploitation	19		13		12		36	
Rendement neutre tenant compte de l'ensemble des coûts de production:	38		27		25		75	
Rendements moyens dans le district de Cando: summerfallow	26,5		20		14,5		41	
stubble	18,5		12,5		9,5		29	
Perte par acre (tenant compte du summerfallow)	\$51,20		\$41,95		\$67,30		\$77,20	









*From the Swift Current Women's Institute:*

Fay Schofield, Member.

*From Kame Co-operative Farm Limited:*

Ms. Bonnie Currie.

*From the Ardock Co-operative Farm Limited:*

Mr. Walter Nisbet, Secretary.

*Du «Swift Current Women's Institute»:*

Fay Schofield, membre.

*De la «Kame Co-operative Farm Limited»:*

M<sup>me</sup> Bonnie Currie.

*De l'«Ardock Co-operative Farm Limited»:*

M. Walter Nisbet, secrétaire.

*From the Saskatchewan Wheat Pool, District 16, Sub-District 2:*

Mr. Walter Jess, Delegate.

*From the Success Former Wheat Pool Committee:*

Mr. Ken Hymers, Former Committee Member.

*From the Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool:*

Mr. Gerald Hoppe, Member.

*From the Young Saskatchewan Wheat Pool Committee:*

Mr. Perry Johnson, Secretary;

Myron Teneyche.

*From the Chaplin and Ernfold Pool Committee:*

Mr. Ronald McInnis, Chairman;

Mr. Paul Beach, Member.

*From the United Church of Canada—Saskatchewan Conference:*

Rev. R.S. Harper, Executive Secretary of the Saskatchewan Conference;

Mr. Murray Krug, Member of the Agricultural Task Force;

Mr. Harry J. Elder, Member of the A.T.F.;

Rev. David Petrie, Conference Staff of the Church in Society.

*From the Anglican Church Diocese of Qu'Appelle:*

Rev. Canon William Portman, Executive Secretary.

*From the Trinity Lutheran Church—Quinton, Sask.:*

Mr. Eric Kramer, Chairman;

Mr. Brian Kramer, Member.

*From the Family Farm Foundation:*

Mr. Doug Faller, Chairman;

Mr. Lloyd Martin, Director;

Joanne Folstad, Member;

Mr. Doug Beach, Director;

Mr. Bill Turner, Director.

*From the Canadian Chamber of Commerce:*

Mr. Samuel Hughes, President;

Dr. C.M. Red Williams, Chairman, Agriculture Committee;

Mr. Marcel de la Gorgendiere, President of the Saskatchewan Chamber of Commerce.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 16, Sous-district 2:*

M. Walter Jess, délégué.

*Du «Success Former Wheat Pool Committee»:*

M. Ken Hymers, membre.

*Du «Cando Shipping Committee, Saskatchewan Wheat Pool»:*

M. Gerard Hoppe, membre.

*Du «Young Saskatchewan Wheat Pool Committee»:*

M. Perry Johnson, secrétaire;

Myron Teneyche.

*Du «Chaplin and Ernfold Pool Committee»:*

M. Ronald McInnis, président;

M. Paul Beach, membre.

*De l'Eglise unie du Canada—Conférence de la Saskatchewan:*

Le révérend R.S. Harper, secrétaire exécutif de la Conférence de la Saskatchewan;

M. Murray Krug; membre du groupe de travail sur l'agriculture;

M. Harry J. Elder, membre du groupe de travail sur l'agriculture;

Le révérend David Petrie, «Conference Staff of the Church in Society».

*De l'«Anglican Church Diocese of Qu'Appelle»:*

Le révérend Canon William Portman, secrétaire exécutif.

*De la «Trinity Lutheran Church—Quinton» (Saskatchewan):*

M. Eric Kramer, président;

M. Brian Kramer, membre.

*De la «Family Farm Foundation»:*

M. Doug Faller, président;

M. Lloyd Martin, directeur;

Joanne Folstad, membre;

M. Doug Beach, directeur;

M. Bill Turner, directeur.

*De la Chambre de commerce du Canada:*

M. Samuel Hughes, président;

M. C.M. Red Williams, président, Comité de l'agriculture;

M. Marcel de la Gorgendière, président de la Chambre de commerce de la Saskatchewan.

(Continued on preceding page.)

(Suite à la page précédente.)



*From the Action Group for Crow Retention:*

Mr. Orville Amyotte, Director;  
Mr. Cyril Edwards, Director;  
Mr. Gerald Dupuis, Secretary;  
Mr. Earl Switenky, President.

*De l'«Action Group for Crow Retention»:*

M. Orville Amyotte, directeur;  
M. Cyril Edwards, directeur;  
M. Gerald Dupuis, secrétaire;  
M. Earl Switenky, président.

*From the Canadian Meat Council:*

Mr. Ron Tolton, Director, Western Section, Calgary, Alta.;  
  
Mr. Fred Mitchell, President, Intercontinental Parkers Ltd.,  
Saskatoon;  
Mr. Bob Kalef, President and Director Centennial Parkers  
Ltd., Calgary, Alta.;  
Mr. Claude Maltais, Manager, Canada Packers Inc.,  
Winnipeg, Manitoba.

*Du Conseil des viandes du Canada:*

M. Ron Tolton, directeur, Section de l'Ouest, Calgary  
(Alberta);  
M. Fred Mitchell, président, «*Intercontinental Parkers  
Ltd.*», Saskatoon;  
M. Bob Kalef, président et directeur de la «*Centennial  
Packers Ltd.*», Calgary (Alberta);  
M. Claude Maltais, directeur, «*Canada Packers Inc.*»,  
Winnipeg (Manitoba).

*From the Saskatchewan Wheat Pool:*

Mr. Ted Turner, President;  
Mr. Jim Wright, Corporate Secretary;  
Mr. Avery Sahl, Second Vice-President;  
Mr. Allan McLeod, Director of Research.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool»:*

M. Ted Turner, président;  
M. Jim Wright, secrétaire;  
M. Avery Sahl, deuxième vice-président;  
M. Allan McLeod, directeur de la recherche.

*From the Saskatchewan Wheat Pool, District 6:*

Mr. Robert McKell, Secretary.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 6:*

M. Robert McKell, secrétaire.

*From the Saskatchewan Wheat Pool, District 15:*

Mr. LeRoy Larsen, Director.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 15:*

M. LeRoy Larsen, directeur.

*From the Mortlach Local of Saskatchewan Wheat Pool:*

Mr. Gordon Will, Chairman.

*De la section de Mortlach du «Saskatchewan Wheat Pool»:*

M. Gordon Will, président.

*From the Saskatchewan Wheat Pool, District 12, Sub-District 1:*

Mr. Art Bonstrom, Acting Secretary.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool», District 12, Sous-district 1:*

M. Art Bonstrom, secrétaire suppléant.

*From the Salvador Wheat Pool Committee:*

Mr. Walter Zunti, Chairman.

*Du «Salvador Wheat Pool Committee»:*

M. Walter Zunti, président.

*From the Handel Wheat Pool Committee:*

Mr. Ron Hango, Secretary.

*Du «Handel Wheat Pool Committee»:*

M. Ron Hango, secrétaire.

*From the Palmer Wheat Pool Committee, District 2:*

Mr. Harold Sinkinson, Member;  
Mr. Cy Ross, Member for Gravelbourg.

*Du «Palmer Wheat Pool Committee», District 2:*

M. Harold Sinkinson, membre;  
M. Cy Ross, membre du district de Gravelbourg.

*From the Landis Pool Shipping Committee:*

Mr. Bob Atkinson, Secretary.

*Du «Landis Pool Shipping Committee»:*

M. Bob Atkinson, secrétaire.

*From the Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee:*

Mr. Grant Whitmore, Delegate.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool Harris Committee»:*

M. Grant Whitmore, délégué.



*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

*From the Crow Coalition:*

Mr. Justice E.M. Hall, Co-ordinator and Spokesman;  
Mr. Vern Leland, President of Federated Co-operative of  
Saskatchewan.

*From Save the Crow Committee:*

Mr. Cliff Argue, Chairman;  
Mr. Cy Ross, Committee Member;  
Mr. Art Wright, Committee Member.

*From the One Time Crow Association Incorporated:*

Mr. Eric Upshall, Director.

*From the Macrorie Crow Committee:*

Mr. Eric Farden, Chairman;  
Mr. George Tweedie, Treasurer.

*From the Research Action Education Centre:*

Mr. Don Mitchell, Member;  
Dr. Robert Stirling, Member;  
Mr. Wayne Amos, Member.

A 9 heures:

*De «Crow Coalition»:*

L'honorable juge E.M. Hall, coordonnateur et porte-parole;  
M. Vern Leland, président de la coopérative fédérée de  
Saskatoon.

*De «Save the Crow Committee»:*

M. Cliff Argue, président;  
M. Cy Ross, membre du comité;  
M. Art Wright, membre du comité.

*De «One Time Crow Association Incorporated»:*

M. Eric Upshall, directeur.

*Du «Macrorie Crow Committee»:*

M. Eric Farden, président;  
M. George Tweedie, trésorier.

*Du «Research Action Education Centre»:*

M. Don Mitchell, membre;  
M. Robert Stirling, membre;  
M. Wayne Amos, membre.

*(Continued on preceding page.)*

*(Suite à la page précédente.)*









SEP 25 1984



